

FACULTAD
DE CIENCIAS
JURÍDICAS



ZIENTZIA
JURIDIKOEN
FAKULTATEA

TRABAJO FIN DE ESTUDIOS / IKASGAIEN AMIERAKO LANA
GRADO EN DERECHO

.....

**DERECHO INTERNACIONAL Y DERECHO MARÍTIMO: UNA
APROXIMACIÓN JURÍDICA A LA CUESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
MARINA POR HIDROCARBUROS**

AUTOR

Víctor Manuel Osuna Ruiz

DIRECTOR

Unai Belintxon Martín

Pamplona / Iruña

16 de enero de 2018

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de fin de grado ofrece un análisis jurídico sobre la problemática concerniente a la contaminación marina por hidrocarburos desde una perspectiva eminentemente internacional, dado el evidente carácter transnacional del Derecho marítimo. A tal fin, se estructura en dos bloques temáticos diferenciados. En primer lugar, se procede, desde la óptica del Derecho público, al examen de la normativa existente en materia de prevención de la contaminación. En segundo lugar, se analizan, mediante las instituciones jurídicas del Derecho privado, los sistemas de responsabilidad civil contemplados por la legislación aplicable en la materia.

En ambos casos, se efectúa un estudio escalonado de las normas internacionales, europeas y españolas que resultan de aplicación, procediendo paralelamente a su confrontación con las particularidades que presenta el ordenamiento jurídico estadounidense. Se pretende incorporar una visión crítica que, apoyada en doctrina, legislación y jurisprudencia, incida en los aspectos más controvertidos de la regulación actual.

CONCEPTOS CLAVE

DERECHO INTERNACIONAL – DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA –
CONTAMINACIÓN MARINA POR HIDROCARBUROS – SEGURIDAD
MARÍTIMA – RESPONSABILIDAD CIVIL

ABSTRACT

This final degree project offers a legal analysis on the marine oil pollution issue, which will be approached from an international perspective, given the conspicuous international nature of maritime law. For this purpose, the paper is structured in two different thematic blocks. Firstly, we proceed to examine the existing regulation on pollution prevention, from the point of view of public law. Secondly, civil liability systems contemplated by the applicable legislation in the matter are analyzed through the legal institutions of private law.

In both cases, a phased study of the international, European and Spanish norms that are applicable is carried out, simultaneously comparing them with the particularities that the American legal system presents. Throughout the text, it is intended to incorporate a

critical vision based upon doctrine, legislation and jurisprudence, dwelling on the most controversial aspects of the current regulation.

KEY CONCEPTS

INTERNATIONAL LAW – EUROPEAN UNION LAW – MARINE OIL POLLUTION
– MARITIME SAFETY – CIVIL LIABILITY

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ABREVIATURAS

	Página
I. INTRODUCCIÓN	1
II. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA POR HIDROCARBUROS	4
1. Consideraciones previas	4
2. Convenios internacionales aplicables	8
2.1. <i>Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar</i>	9
2.2. <i>Convenio MARPOL 73/78</i>	13
2.3. <i>Otros Convenios internacionales</i>	20
3. Normativa europea	21
3.1. <i>Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea</i>	22
3.2. <i>Paquetes de medidas Erika I, II y III</i>	27
3.3. <i>Normativa europea más reciente</i>	37
4. Normativa española	39
4.1. <i>Ley de Navegación Marítima</i>	39
4.2. <i>Otra normativa española</i>	41
5. Controversias de la regulación actual	43
5.1. <i>El Estado ribereño en la ZEE: desprovisto de competencias y huérfano ante el problema de los pabellones de conveniencia</i>	43
5.2. <i>La falta de poder coactivo de la OMI y la consiguiente dificultad en implementar su producción normativa</i>	45
III. RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN MARINA POR HIDROCARBUROS	47
1. Consideraciones previas	47
2. Convenios internacionales aplicables	50
2.1. <i>CLC/92</i>	51

2.2. <i>Fondo/92</i>	60
2.3. <i>Protocolo de 2003 relativo a la constitución de un Fondo Complementario</i>	64
2.4. <i>Convenio BUNKERS/01</i>	67
3. Mención al Derecho de la Unión Europea	72
3.1. <i>El frustrado proyecto del Fondo COPE</i>	72
3.2. <i>Directiva sobre Responsabilidad Medioambiental</i>	74
4. Normativa española: la Ley de Navegación Marítima	75
5. Controversias de la regulación actual	79
5.1. <i>La responsabilidad limitada: ¿una institución suficientemente justificada?</i>	80
5.2. <i>La localización del litigio y la elección del foro: el problema del forum shopping en la Unión Europea</i>	81
IV. CONCLUSIONES	83
V. BIBLIOGRAFÍA	86
1. Doctrina	86
1.1. <i>Obras bibliográficas</i>	86
1.2. <i>Revistas</i>	89
2. Normativa	91
3. Comunicaciones e informes de la Comisión Europea	94
4. Resoluciones judiciales	94
5. Recursos digitales	95

ABREVIATURAS

AESM	Agencia Europea de Seguridad Marítima
BOE	Boletín Oficial del Estado
BUNKERS/01	Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por los hidrocarburos para combustible de buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001
CC	Código Civil
CCom	Código de Comercio
CE	Comunidad Europea
CECA	Comunidad Europea del Carbón y del Acero
CEE	Comunidad Económica Europea
CEEA / EURATOM	Comunidad Europea de la Energía Atómica
CLC/69	Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969
CLC/92	Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos, 1992
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982
COPE (Fondo)	Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas
CP	Código Penal
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
DRM	Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad

medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales

Fondo/71	Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, hecho en Bruselas el 18 de diciembre de 1971
Fondo/92	Convenio por el que se constituye un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos, 1992
IOPP (certificado)	Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos
LNМ	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima
MARPOL	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, hecho en Londres en 1973 y su Protocolo de 1978
MEPC	Comité de Protección del Medio Marino
OILPOL	Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, 1954
OMI	Organización Marítima Internacional
OPRC/90	Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990
PESC	Política exterior y de seguridad común de la Unión Europea
RB-I bis	Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil

RR-I	Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales
RR-II	Reglamento (CE) n.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales
SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TS	Tribunal Supremo
TUE	Tratado de la Unión Europea
UE	Unión Europea
ZEE	Zona Económica Exclusiva

I. INTRODUCCIÓN

Los orígenes de las primeras normas de Derecho marítimo coinciden en el tiempo con el nacimiento del Derecho civil, en el seno de la sociedad romana. Sin embargo, es en los albores de la Baja Edad Media cuando la disciplina jurídico-marítima experimenta una evolución sin precedentes, fruto de la intensificación del comercio y de la puesta en práctica de una *Lex Mercatoria* que, basada en las prácticas consuetudinarias de la época, comienza a regular las relaciones comerciales entre los mercaderes, atendiendo a sus necesidades e intereses¹. Asimismo, las normas recibidas de épocas pretéritas se muestran manifiestamente insuficientes para responder de forma jurídicamente satisfactoria a los retos a los que se enfrenta el transporte internacional y, por ello, la legislación marítima comienza a escindirse de la normativa reguladora del tráfico terrestre, configurando un perfil autónomo². Desde entonces, el Derecho marítimo o Derecho de la navegación marítima se erige como una auténtica disciplina jurídica especial cuya misión consiste en regular toda relación del tráfico jurídico, tanto de Derecho público como de Derecho privado, que se desarrolle en el medio marino³.

Tradicionalmente, el Derecho marítimo se ha caracterizado por su estabilidad, en consonancia con la inalterabilidad de la práctica comercial marítima. Sin embargo, las innovaciones tecnológicas que han ido acaeciendo con especial intensidad desde mediados del siglo XIX han invalidado el carácter estático del Derecho marítimo, en favor de un mayor dinamismo comercial⁴. En este sentido, la técnica legal no puede permanecer ajena a semejante progreso, de modo que debe evolucionar y ofrecer soluciones jurídicas acordes con las nuevas formas de explotación naval, por lo que la perpetuación de las antiguas instituciones jurídico-marítimas no resulta aceptable. En concreto, el desarrollo tecnológico más reciente ha permitido el transporte marítimo de sustancias potencialmente nocivas para el medioambiente, como los hidrocarburos⁵. Ya sean

¹ Hoy en día, la denominada nueva *Lex Mercatoria* constituye una suerte de fuente del Derecho internacional privado, si bien carece de naturaleza puramente jurídica, en la medida en que no resulta obligatoria para las partes si éstas no incorporan los correspondientes usos y costumbres a los contratos. En ocasiones, es el propio legislador internacional el que traslada la práctica comercial a los Convenios internacionales, procediendo así a su positivización.

² PULIDO BEGINES, J.L. *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*. Editorial Tecnos, 2015, págs. 29 y 30.

³ GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 3.^a edición. Editorial Marcial Pons, 2006, pág. 2.

⁴ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 34.

⁵ Los hidrocarburos son compuestos orgánicos formados de forma exclusiva por átomos de carbono e hidrógeno. La acumulación natural de hidrocarburos genera recursos minerales tales como el petróleo o el gas natural, fuentes de energía fundamentales para el mundo moderno.

utilizados como método de propulsión de los buques, o como mera mercancía que debe ser transportada de un punto a otro, los hidrocarburos representan un importante riesgo para la conservación del medio marino. De hecho, más del 90% del transporte mundial de petróleo se articula a través del mar⁶, cifra que resulta suficientemente gráfica para comprender la magnitud del riesgo.

En este sentido, desde que el petrolero Torrey Canyon se hundiese frente a la costa inglesa en 1967, causando graves daños medioambientales⁷, se ha puesto de relieve la imperiosa necesidad de regular con profundidad y eficacia la materia relativa a la contaminación marina por hidrocarburos. Otros siniestros igualmente notorios a nivel mediático y que tuvieron como consecuencia derrames masivos de petróleo al mar, con efectos deletéreos sobre el medio marino, fueron los de Amoco Cádiz⁸, Exxon Valdez⁹, Erika¹⁰ o Prestige¹¹, que influyeron decisivamente sobre el panorama normativo actual.

⁶ SOBRINO HEREDIA, J.M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm. 1, enero-junio 2003, pág. 79.

⁷ El Torrey Canyon fue un petrolero construido en Estados Unidos en el año 1959. En marzo de 1967, tras haber partido de Kuwait un mes antes bajo bandera liberiana y apenas unos días después de haber recalado en las Islas Canarias, encalló frente a la costa sur de Inglaterra debido a un error de cálculo en la navegación, provocando el primer gran vertido de petróleo al mar de la historia. Varios de los tanques del buque sufrieron aberturas que derramaron hasta 120.000 toneladas de crudo. Al no contar con una planificación previa para responder a emergencias de este tipo, fueron numerosos los intentos improvisados de mitigar el daño medioambiental, pero todos ellos contaron con escaso éxito e incluso resultaron contraproducentes. Finalmente, se tomó la drástica decisión de bombardear el buque varado y el crudo vertido, a fin de provocar la combustión del petróleo y hacer desaparecer, así, la enorme marea negra que había asolado aguas inglesas y francesas.

⁸ El Amoco Cádiz, armado en los astilleros gaditanos de Puerto Real en 1974, quedó varado en marzo de 1978 frente a la costa de Bretaña, como consecuencia de una avería técnica. El petrolero, de pabellón liberiano, fue quebrándose paulatinamente mientras se intentaba, infructuosamente, proceder a su remolque. Finalmente, las cisternas sufrieron un desgarró letal y la carga de petróleo, de 227.000 toneladas, fue derramada al mar en su totalidad al cabo de dos semanas.

⁹ El petrolero Exxon Valdez partió de Alaska una noche de marzo de 1989 con la intención de arribar a California, pero no llegó muy lejos. La tripulación, que sufría una grave falta de sueño como consecuencia de no respetar las horas de descanso obligatorio, no advirtió que el piloto automático del buque permanecía activado, de tal modo que toda acción manual destinada a virar la dirección resultaba inútil sin antes proceder a desactivar dicho sistema de navegación automática. Cuando se intentó enderezar el rumbo de la embarcación, ya era demasiado tarde, pues ésta se dirigía indefectiblemente hacia un arrecife de coral, donde finalmente colisionó alrededor de tres horas después de haber iniciado la travesía. Más de 40.000 toneladas de petróleo fueron vertidas al mar, provocando un gran impacto mediático y político que condujo a la aprobación de una nueva y rigurosa legislación ambiental en Estados Unidos (*Oil Pollution Act*, 1990).

¹⁰ La tragedia del Erika ocurrió en diciembre de 1999, cuando, azotado por la tempestad y debido a fallos estructurales en el armazón del buque, se partió en dos mitades. El petrolero, de bandera maltesa y construido veinticinco años atrás en Japón, zozobró y quedó varado hasta que finalmente acabó por hundirse. Transportaba más de 30.000 toneladas de fuel que quedaron vertidas en la misma región atlántica en la que había tenido lugar el desastre del Amoco Cádiz, veintiún años antes.

¹¹ El caso del Prestige marcó la agenda política y social española a finales del año 2002. En noviembre de ese año, el Prestige, petrolero de pabellón bahameño, navegaba próximo a la gallega Costa de la Muerte cuando sufrió una grave vía de agua, fruto del fuerte oleaje, que acabó por partirlo en dos mitades hasta hundirse en el fondo del mar. El monocasco transportaba 77.000 toneladas de fuelóleo que tiñeron de negro la vasta región marina comprendida entre el norte de Portugal y el suroeste de Francia. El trágico episodio

Por lo tanto, resulta imperativo disponer de una regulación jurídica eficaz que ofrezca respuestas en forma de medidas preventivas y reparadoras¹². Por una parte, la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos aborda, desde la óptica del Derecho público, estrategias dirigidas a evitar o minimizar los vertidos al medio marino. Por otra parte, las medidas indemnizatorias responden con una clara connotación iusprivatista a la necesidad de establecer un régimen de responsabilidad civil y de reparación patrimonial en caso de que la contaminación marina llegue a producirse¹³.

En este contexto, no se puede obviar que el rol central que juega el medio marino en el Derecho marítimo hace de éste una disciplina verdaderamente internacional. En efecto, la navegación marítima da lugar a relaciones jurídicas internacionales que exceden de las capacidades de los legisladores nacionales, ya que el mar, considerado como elemento físico de la superficie terrestre, no entiende de fronteras políticas. Ello determina que el Derecho marítimo deba procurar la uniformización de la materia y la homogeneidad de las instituciones jurídico-marítimas, a fin de otorgar un elevado grado de seguridad jurídica¹⁴. Ello, con el doble objetivo de satisfacer las necesidades del comercio internacional y de facilitar la lucha contra la contaminación marina.

De este modo, los ordenamientos jurídicos nacionales resultan a todas luces insuficientes por sí solos para regular el Derecho marítimo y, en especial, para combatir la contaminación marina por hidrocarburos. Ello explica que, desde la segunda mitad del siglo XX, hayamos asistido a una gran producción normativa convencional que ha coadyuvado a uniformizar el Derecho marítimo¹⁵. En el caso de España y del resto de Estados miembro de la Unión Europea, este bloque normativo internacional se ve complementado con el Derecho europeo, el cual desempeña un papel igualmente fundamental en la armonización de las normas marítimas. En suma, la coexistencia de Tratados internacionales, normas europeas y ordenamientos jurídicos nacionales conlleva la necesidad de estudiar las interrelaciones entre todos ellos, lo que implica que el análisis de la materia sea, sin duda, complejo.

afectó con especial intensidad a la opinión pública gallega, dado el severo impacto medioambiental que el vertido tuvo en la región.

¹² GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., Op. Cit. Nota 3, pág. 719.

¹³ BAENA BAENA, P.J., “Reflexiones sobre la responsabilidad civil por daños causados por contaminación marítima de hidrocarburos”, en *Revista Negocios*, núm. 161, febrero 2004, pág. 6.

¹⁴ ÁLVAREZ RUBIO, J.J. y BELINTXON MARTÍN, U., “La nueva ley de navegación marítima desde la perspectiva del Derecho internacional”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Editorial Marcial Pons, 2015, pág. 808.

¹⁵ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 427.

II. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA POR HIDROCARBUROS

Los legisladores nacionales carecen de la capacidad suficiente para regular satisfactoriamente la cuestión de la seguridad marítima. La multiplicidad de ordenamientos nacionales, a menudo con normas incompatibles entre sí, supone un inmenso obstáculo a la navegación; por lo que la cooperación internacional en la materia resulta fundamental a efectos de sortear los inconvenientes de un excesivo pluralismo jurídico¹⁶. Por este motivo, se hace preciso analizar las distintas normas internacionales, europeas y estatales y su interrelación entre ellas, a fin de evaluar la respuesta que el Derecho ofrece al reto de la seguridad marítima en materia medioambiental y, particularmente, a la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos.

1. Consideraciones previas

En el afán de gestionar eficazmente la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos, la armonización internacional de su normativa reguladora resulta esencial. Las divergencias existentes entre los ordenamientos jurídicos nacionales deben superarse mediante la uniformización de la materia a nivel internacional, por lo que resulta sencillo comprender la elevada relevancia de la que, a estos efectos, gozan los Convenios internacionales y la legislación de la Unión Europea.

En este sentido, es necesario realizar determinadas precisiones relativas al alcance de las normas internacionales y europeas en el ordenamiento jurídico español. En lo concerniente a la Unión Europea, el principio de atribución limita su ámbito de actuación a aquellas competencias que expresamente le hayan atribuido los Tratados¹⁷. Por tanto, para poder legislar sobre prevención de la contaminación marina por hidrocarburos, es imperativo que los Estados miembro le hayan otorgado competencia para ello.

Y, en efecto, el art. 4.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) dispone que la Unión Europea goza de competencia para legislar en materia medioambiental¹⁸ y de transportes¹⁹, de manera que se halla capacitada para adoptar actos jurídicamente vinculantes tendentes a prevenir la contaminación marina, pues se trata de una materia susceptible de ser incardinada tanto en el ámbito del medioambiente como

¹⁶ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 35.

¹⁷ Así lo dispone el art. 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE).

¹⁸ Art. 4.2.e) del TFUE.

¹⁹ Art. 4.2.g) del TFUE.

en el del transporte marítimo. No obstante, el art. 4 del TFUE establece que la Unión Europea no ostenta esta competencia con carácter exclusivo, sino que es compartida con los Estados miembro.

En todo caso, la Unión Europea deberá ejercer su competencia de acuerdo con los principios de proporcionalidad y de subsidiariedad²⁰: solo tomará las decisiones estrictamente necesarias en la medida en que las actuaciones de los Estados miembro resulten insuficientes para alcanzar los objetivos pretendidos. Dado que la regulación del Derecho marítimo excede a las capacidades legislativas nacionales, la Unión Europea ha desarrollado una importante producción jurídica en materia de prevención de la contaminación marina por hidrocarburos, en la que se incidirá más adelante.

Dicha legislación europea, además, goza de superioridad absoluta con respecto al ordenamiento jurídico español, en virtud del principio de primacía. Esta regla, no contenida explícitamente en los Tratados, sino consagrada en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)²¹, determina la inaplicación de aquellas normas nacionales que contravengan lo dispuesto en actos europeos jurídicamente obligatorios, tanto si proceden del Derecho primario como del Derecho derivado²². Ello comprende también a las disposiciones constitucionales, que quedan igualmente subordinadas al Derecho europeo. El fin último de la prevalencia del Derecho de la Unión Europea radica en garantizar una protección uniforme a todos los ciudadanos europeos²³, lo cual cobra especial relevancia en el ámbito de la cooperación judicial en materia civil²⁴.

²⁰ Art. 5 del TUE.

²¹ El principio de primacía quedó cristalizado en la STJUE de 15 de julio de 1964, relativa al caso Costa contra ENEL. Flaminio Costa, ciudadano italiano contrario a la nacionalización de la industria eléctrica en Italia, decidió no pagar sus facturas de consumo eléctrico a modo de protesta; de manera que la empresa estatal recientemente creada, ENEL, le demandó por el incumplimiento del pago. En el transcurso del juicio en sede jurisdiccional italiana, el demandado alegó que la nacionalización del sector eléctrico contravenía las disposiciones contenidas en el Tratado de Roma. El juzgador italiano planteó cuestión prejudicial ante el TJUE, y éste declaró que el respeto al Derecho proveniente de las instituciones europeas era categóricamente inexcusable, sentando así su primacía sobre los ordenamientos jurídicos nacionales.

²² El Derecho de la Unión Europea puede ser primario o derivado. Por un lado, el Derecho primario lo constituyen los Tratados, que determinan las bases fundamentales de toda actuación de la Unión Europea. Por otro lado, el Derecho derivado nace de los Tratados con el fin de materializar sus objetivos y lo forman, entre otros, los reglamentos, las directivas o las decisiones. El Derecho primario es aprobado por los Estados miembro, mientras que el Derecho derivado es aprobado por las instituciones europeas.

²³ ENÉRIZ OLAECHEA, F.J., “El Derecho de la Unión Europea”, en ENÉRIZ OLAECHEA, F.J. (Dir.), *Derecho de la Unión Europea*. Colección Pro Libertate núm. 12, Gobierno de Navarra, 2006, págs. 160 a 162.

²⁴ BORRÁS RODRÍGUEZ, A., “30 años de España en la Unión Europea: su significado en el ámbito del Derecho internacional privado”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. XVI, 2016, págs. 35 a 41.

En este sentido, no debe sorprender que, en Derecho internacional privado, esta armonización derivada de la primacía y unidad del Derecho europeo ostente un carácter más conflictual que material²⁵. Ello se debe no solo a la tradicional inclinación que muestran los Estados a mantener incólumes sus respectivos Derechos sustantivos y a la consiguiente dificultad en procurar una uniformización material absoluta en la Unión Europea²⁶, sino que también responde al objetivo de favorecer la competencia entre los ordenamientos jurídicos nacionales en el seno del mercado único. Al contrario de lo que puede parecer a simple vista, que el legislador elija la armonización conflictual por delante de la armonización material no menoscaba la seguridad jurídica; más bien al contrario, ya que permite conocer con anticipación el ordenamiento jurídico aplicable a contingencias futuras²⁷.

Por otro lado, los Convenios internacionales válidamente celebrados formarán parte del ordenamiento jurídico interno “una vez publicados oficialmente en España”²⁸. Por consiguiente, en tanto en cuanto un tratado internacional no haya sido publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE), sus normas jurídicas no surtirán efecto alguno en territorio español. En línea con el principio de primacía del Derecho de la Unión Europea, se puede afirmar que las disposiciones de los Convenios internacionales prevalecen sobre el ordenamiento jurídico interno, hasta el punto de obligar a proceder a la previa revisión de preceptos constitucionales si existe una incompatibilidad entre unos y otros²⁹.

En este contexto, cabe apuntar que, en consonancia con las tendencias actuales del Derecho internacional privado, la disciplina jurídico-marítima presenta unos claros signos de especialización o sectorialización³⁰. Las relaciones jurídicas internacionales ostentan

²⁵ FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., “Alternativa conflictual o material en la búsqueda de un derecho contractual europeo más coherente”, en *Revista La Ley*, 2005-II, págs. 1442 a 1450.

²⁶ No en vano, no resulta sencillo superar las reticencias nacionales a modificar las normas civiles, tan fuertemente instaladas en el imaginario jurídico colectivo. En este sentido, véase: ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Derecho privado y la UE: ¿armonización material o conflictual?”, en GOIZUETA VÉRTIZ, J. y CIENFUEGOS MATEO, M., *La eficacia de los derechos fundamentales de la UE: cuestiones avanzadas*. Thomson Reuters - Aranzadi, Cizur Menor, 2014, págs. 291 a 310.

²⁷ IRIARTE ÁNGEL, J.L., “La armonización del Derecho internacional privado por la Unión Europea”, en *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*, número 9, 2006, págs. 51 a 54.

²⁸ Art. 96.1 de la Constitución Española. En similar sentido se pronuncia el art. 1.5 del Código Civil (CC), al disponer que “Las normas jurídicas contenidas en los tratados internacionales no serán de aplicación directa en España en tanto no hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno mediante su publicación íntegra en el ‘Boletín Oficial del Estado’ ”.

²⁹ Así se desprende del art. 95.1 de la Constitución Española, el cual establece lo siguiente: “La celebración de un tratado internacional que contenga estipulaciones contrarias a la Constitución exigirá la previa revisión constitucional”.

³⁰ GONZÁLEZ CAMPOS, J.D. “Diversification, Spécialisation, Flexibilisation et Matérialisation des règles de Droit International Privé. Cours General”, en *Recueil des cours*, tomo 287, 2002, págs. 156 y ss.

cada vez una mayor complejidad, así que las diferentes materias que forman parte del Derecho marítimo son relativizadas o individualizadas para poder ser abordadas apropiadamente. Por ello, la seguridad marítima como disciplina específica del Derecho de la navegación marítima viene siendo objeto de regulación específica por parte del legislador internacional, en el marco de lo que se considera una “primacía convencional”³¹.

El significativo interés que la doctrina muestra por la producción jurídica convencional no es casual. No en vano, la especialización en la regulación de las instituciones jurídico-marítimas ha provocado que sean numerosos los Tratados internacionales sobre una misma materia, llegando en ocasiones a superponerse entre sí³². Por tanto, resulta necesario estudiar la técnica de compatibilidad entre los diversos instrumentos normativos que son aplicables en el ámbito marítimo. Dicha técnica se corresponde con la regla de especialidad, la cual confiere prevalencia a las disposiciones que emanen de un Convenio específico sobre aquéllas que provengan de una normativa general³³. En el seno de la Unión Europea, encontramos la regla de especialidad en el art. 71.1 del Reglamento UE 1215/2012 (Bruselas I bis o RB-I bis); el art. 25 del Reglamento CE 593/2008 (Roma I o RR-I); o el art. 28 del Reglamento CE 864/2007 (Roma II o RR-II)³⁴. No obstante, el alcance de este principio debe ser matizado.

Para comenzar, se debe destacar que los Convenios especiales únicamente gozan de primacía en sus respectivos ámbitos de aplicación. Ello exigirá, por parte del operador jurídico, realizar un análisis individualizado e integrador de las circunstancias del caso concreto, a fin de determinar si la situación jurídica controvertida se halla comprendida

³¹ ASÍN CABRERA, M.A., “La technique des règles spéciales de rattachement dans les Conventions de La Haye de Droit international: repercussions dans le Droit International Privé espagnol”, en *Permeabilité des ordres juridiques. Rapports présentés à l’occasion du colloque-anniversaire de l’Institut Suisse de Droit Comparé*, Zurich, 1992, págs. 265 y ss. Véase también: ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Transporte marítimo internacional de mercancías: alcance material y conflictual de la norma contractual”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. VIII, 2008, págs. 555 a 557.

³² ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La UE ante el reto de la contaminación marina por hidrocarburos”, en *Revista Vasca de Administración Pública*, núm. 99-100, mayo-diciembre 2014, pág. 278.

³³ Se trata de una manifestación más del conocido principio de *lex specialis derogat legi generalis*, que significa que la ley especial se aplica de forma preferente sobre la ley general.

³⁴ Todos ellos se pronuncian en el sentido de no afectar a aquellos Convenios internacionales sobre materias particulares de los que los Estados miembro sean parte, cada uno dentro de su ámbito de aplicación. El Reglamento Bruselas I bis regula la competencia judicial internacional y la validez extraterritorial de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil; el Reglamento Roma I determina la ley aplicable en obligaciones contractuales; y el Reglamento Roma II establece la ley aplicable en obligaciones extracontractuales. En definitiva, la regla de especialidad determina que se aplicarán las disposiciones de estos instrumentos jurídicos sin perjuicio de lo establecido por Convenios internacionales especiales.

en el ámbito del Convenio especial³⁵. Solo en ese caso se podrá predicar la prevalencia del Convenio especial sobre la normativa general.

Pero, además, tal primacía dista de ser absoluta. Por el contrario, la jurisprudencia del TJUE ha modulado la regla de especialidad hasta relativizarla, en el sentido de que, si la norma especial convencional resulta menos favorable para el particular que la norma general europea, es esta última la que debe aplicarse. De esta manera, el Convenio especial será de aplicación preferente frente a la normativa europea general solo cuando aquél presente un alto grado de previsibilidad; facilite la buena administración de justicia; contribuya a reducir el riesgo de procesos paralelos; garantice la libre circulación de resoluciones judiciales; y certifique la confianza recíproca en la justicia en el seno de la Unión Europea³⁶. La doctrina ha señalado, correctamente, que la aplicación absoluta de la regla de especialidad, sin atender a las circunstancias concretas del caso, supondría un indeseado óbice al buen funcionamiento del tráfico jurídico-económico, de modo que su relativización resulta necesaria³⁷.

2. Convenios internacionales aplicables

El primer gran acuerdo transnacional en materia de protección del medio marino se produjo en 1954, cuando se adoptó el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, más conocido como OILPOL³⁸. España ratificó este Convenio en el año 1964³⁹ y, desde entonces, han sido numerosos los instrumentos internacionales aprobados dirigidos a prevenir los daños por contaminación marina.

Algunos de ellos ofrecen una regulación exhaustiva de la totalidad de la disciplina jurídico-marítima -incluida la protección del medio marino y la prevención de la

³⁵ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales”, en *Diario La Ley*, núm. 7499, Sección Tribuna, año XXXI, 29 de octubre de 2010, págs. 1 a 6.

³⁶ El TJUE se ha pronunciado en numerosas ocasiones sobre el alcance de la regla de especialidad como instrumento para superar los conflictos normativos entre una norma europea de carácter general y un Convenio internacional especial. Resulta paradigmática la STJUE de 4 de mayo de 2010, sobre el caso TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG. En ella, el TJUE reconoce que la regla de especialidad contenida en el art. 71 del Reglamento Bruselas I (equivalente al actualmente vigente art. 71 del RB-I bis) deberá ser respetada en la medida en que los objetivos pretendidos por la normativa europea general no se vean frustrados. Si la aplicación del Convenio especial obstaculizase la *ratio* perseguida por el Derecho europeo, éste debería ser aplicado en su lugar.

³⁷ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., Op. Cit. Nota 35, págs. 1 a 6.

³⁸ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 427.

³⁹ BOE núm. 181, de 29 de julio de 1964, págs. 9768 a 9772.

contaminación-, mientras que otros se circunscriben a articular disposiciones en la materia concreta de la contaminación marina por hidrocarburos. A continuación, se ofrece un análisis de los Convenios internacionales más relevantes de los que es parte España, con objeto de proporcionar una visión del panorama legislativo internacional en materia de prevención de la contaminación marina por hidrocarburos.

2.1. Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar

La Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM), también conocida como Convención de Montego Bay en alusión a la ciudad jamaicana donde tuvo lugar su celebración en el año 1982, es, probablemente, el instrumento jurídico más completo en relación con el Derecho marítimo. Entró en vigor para los Estados parte en 1994, un año después de haber sido depositado el sexagésimo documento de ratificación⁴⁰. España, que en un inicio no había querido formar parte de la CNUDM, acabó adhiriéndose en 1997, tras ser publicado en el BOE el correspondiente instrumento de ratificación⁴¹.

Se trata de un Convenio ambicioso, extenso y de vocación universal que ofrece, desde la perspectiva del Derecho público, una regulación integral de todos los aspectos del Derecho marítimo. Las cuestiones relativas a la lucha contra la contaminación marina se ubican en su Parte XII (arts. 192 a 237), titulada “Protección y preservación del medio marino”, si bien ya en el Preámbulo se alude expresamente a la “preservación del medio marino” como uno de los objetivos que persigue la norma⁴².

El régimen jurídico de prevención de la contaminación marina comienza con la obligación genérica que pesa sobre todos los Estados parte de “proteger y preservar el medio marino” (art. 192). A tal efecto, los Estados podrán tomar “todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino *procedente de cualquier fuente*” (art. 194.1). Esta alusión general a todo tipo de contaminación marina se concreta en la lista *-numerus apertus-* que proporciona el art. 194.3, donde se menciona, entre otras, la “contaminación

⁴⁰ En virtud del art. 308.1 de la CNUDM, ésta entraría en vigor a los doce meses desde que hubiera sido depositado “el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión”. Guyana, que se adhirió en 1993, fue el Estado que permitió cruzar este umbral.

⁴¹ BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997, págs. 4966 a 5055.

⁴² El Preámbulo de la CNUDM describe de manera clara su espíritu rector. Se promueve el uso pacífico de los océanos y mares, en aras de utilizar eficientemente sus recursos materiales, preservar el medio marino y conservar sus recursos vivos. Se añade que todo ello “contribuirá a la realización de un orden económico internacional justo y equitativo que tenga en cuenta los intereses y necesidades de toda la humanidad”.

causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia” (art. 194.3.b).

En cualquier caso, parece que, en principio, se les reconoce a los Estados una gran discrecionalidad a la hora de determinar las medidas tendentes a combatir la contaminación marina. Sin embargo, es preciso realizar dos indicaciones: en primer lugar, el art. 194.1 señala que los Estados “se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto”, subrayando así la inexcusable obligación de colaborar en la materia y excluyendo la posibilidad de llevar a cabo conductas excesivamente individualizadas. En segundo lugar, la CNUDM advierte que esta clase de decisiones no pueden interferir injustificadamente “en las actividades realizadas por otros Estados en el ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con esta Convención” (art. 194.4). De este precepto se colige un reconocimiento de la soberanía de los Estados, basada en los principios constitucionales de no injerencia en los asuntos internos de otros Estados y de igualdad entre ellos⁴³.

No obstante, con el ánimo de defender la libertad de navegación, la CNUDM peca de un carácter demasiado garantista para con los Estados del pabellón⁴⁴, pues la responsabilidad de velar por la protección del medio marino se traduce en un régimen jurídico mucho más exigente para los Estados ribereños que para los primeros⁴⁵, hasta el extremo de rozar la temeridad. Ello es así ya que, mientras los Estados del pabellón tienen un gran margen de discrecionalidad para cumplir con su obligación de garantizar que los buques que enarbolan su bandera cumplan con los estándares internacionales en materia de seguridad marítima (art. 217), a los Estados ribereños se les impone un sistema de actuación más restrictivo. Bien es cierto que, en materia de contaminación proveniente de buques, se le concede al Estado ribereño la facultad de dictar las medidas que considere oportunas para prevenir la contaminación *en su mar territorial*⁴⁶, siempre y cuando

⁴³ Análoga conclusión se extrae del art. 195, que pone de manifiesto el deber de no transferir daños o peligros a otros Estados. En este sentido, véase: PÉREZ CALVO, A. *El Estado Constitucional Español*. Editorial Reus, 2009, pág. 210.

⁴⁴ El pabellón de un buque es la bandera que indica su nacionalidad. Todas las embarcaciones están obligadas a enarbolar el pabellón de su país de registro, de acuerdo con los arts. 90 y ss. de la CNUDM. En España, el organismo que custodia las inscripciones y matriculaciones de los buques es la Dirección General de la Marina Mercante.

⁴⁵ JUSTE RUIZ, J., “El accidente del Prestige y el Derecho internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm.1, enero-junio 2003, pág. 20.

⁴⁶ El mar territorial es aquél adyacente a las costas del Estado ribereño y, en virtud de los arts. 3 y ss. de la CNUDM, su extensión no puede exceder de doce millas marinas contadas desde la línea de bajamar a lo

resulten proporcionadas a los daños potenciales y siempre que ello no obstaculice el efectivo ejercicio del derecho de paso inocente de los buques⁴⁷ (arts. 221.1 y 211.4, respectivamente).

Sin embargo, si bien el Estado ribereño puede, preventivamente, tomar medidas directas contra los buques que naveguen por su mar territorial y que considere peligrosos⁴⁸, no ocurre lo mismo con aquéllos que se encuentren en la zona económica exclusiva (ZEE)⁴⁹, área en la que se observa el citado factor de temeridad impuesto por el legislador internacional. Si el Estado ribereño sospecha que un buque extranjero que navegue por su ZEE supone un riesgo para el medio marino, su capacidad de intervención se circunscribe a informar al Estado del pabellón de dicha situación, a fin de que sea este último el que actúe como considere oportuno, tal y como ha señalado la doctrina⁵⁰. La única medida que la CNUDM le permite tomar al Estado ribereño en su ZEE con carácter estrictamente preventivo es, en virtud del art. 220.3, la de “exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si ha cometido una infracción”, lo cual pone de manifiesto el exiguo margen de actuación que tienen los Estados ribereños para intervenir en caso de que detecten una seria amenaza de contaminación marina en la ZEE.

Por el contrario, el art. 220, en sus párrafos 5 y 6, impide al Estado ribereño tomar medidas adicionales contra el buque en la medida en que no se haya producido un derrame de hidrocarburos. Por una parte, el art. 220.5 permite al Estado ribereño realizar una inspección física del buque que navegue por su ZEE si existen “motivos fundados” para

largo de la costa. Sobre el mar territorial, el Estado ribereño proyecta su soberanía con normalidad, salvo en lo relativo al derecho de paso inocente.

⁴⁷ En la medida en que no resulte perjudicial para la paz y la seguridad del Estado ribereño, todo buque dispone del derecho de paso inocente, de conformidad con los arts. 17 y ss. de la CNUDM. Se entiende por paso inocente el hecho de navegar por el mar territorial de un Estado ribereño con el fin de atravesarlo (paso lateral), salir de él (paso de salida) o entrar a él (paso de entrada). En todo caso, el paso debe ser rápido, ininterrumpido, en superficie y con el pabellón debidamente enarbolado.

⁴⁸ PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J. “En torno a la revisión del régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino a la luz del accidente del Prestige”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm. 1, enero-junio 2003, pág. 49.

⁴⁹ De acuerdo con los arts. 55 y ss. de la CNUDM, la ZEE es un área situada más allá del mar territorial cuya extensión no puede exceder de doscientas millas marinas. La soberanía de los Estados ribereños en la ZEE es muy limitada, al no gozar de exclusividad en su ejercicio. En este sentido, véase: RODRÍGUEZ CARRIÓN, A.J., *Lecciones de Derecho Internacional Público*. Editorial Tecnos, Madrid, 2006, págs. 371 y ss.

⁵⁰ PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J., Op. Cit. Nota 48, pág. 50.

creer que la nave ha cometido una infracción “que haya tenido como resultado una descarga importante” de hidrocarburos. Por otra parte, el art. 220.6 restringe la facultad del Estado ribereño de tomar medidas ejecutivas al caso de que exista “una prueba objetiva y clara” de que el buque en cuestión ha cometido una infracción que haya causado un vertido de hidrocarburos al mar. En tal caso, el precepto permitirá al Estado ribereño “iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque”. Como se puede apreciar, la labor del Estado ribereño en la ZEE es de carácter limitado y paliativo, careciendo de margen real para aplicar medidas preventivas⁵¹.

La facultad que el art. 220.3 confiere al Estado ribereño para exigir información al buque resulta manifiestamente insuficiente y condena al Estado ribereño a esperar de brazos cruzados hasta que el vertido de hidrocarburos tenga efectivamente lugar, lo cual resulta inadmisibile desde el punto de vista de la protección ambiental del medio marino. Por lo tanto, aun cuando el riesgo de contaminación sea manifiesto y la previsibilidad de que se produzca un daño medioambiental sea elevada, la CNUDM impide al Estado ribereño actuar en su ZEE en tanto el vertido de hidrocarburos no haya llegado a producirse⁵². Se trata, en definitiva, de una clara asimetría en la distribución de responsabilidades entre el Estado del pabellón y el Estado ribereño, que resulta palmariamente negativa de cara a la lucha contra la contaminación marina.

En otro orden de cosas, resulta particularmente interesante el art. 197, relativo a la cooperación mundial y regional en materia de lucha contra la contaminación marina, cuyo texto se reproduce a continuación:

“Los Estados cooperarán en el plano mundial y, cuando proceda, en el plano regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional, *que sean compatibles con esta Convención*, para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región”.

Este artículo insiste en la necesidad de cooperar a nivel internacional en materia medioambiental. No obstante, lo verdaderamente reseñable es que establece

⁵¹ JORGE URBINA, J., “El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente del Prestige”, en GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. Iustel, Madrid, 2007, pág. 233.

⁵² JORGE URBINA, J., “Prevención y control de la contaminación causada por buques en el mar territorial: Competencias del Estado ribereño y contribución de las organizaciones internacionales”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LX, núm. 1, 2008, pág. 75.

expresamente que las medidas que se lleven a cabo en el seno de la cooperación, mundial o regional, deben ser compatibles con la propia CNUDM. Ello no es baladí, pues, tal y como la doctrina se ha encargado de precisar, implica que incluso las medidas adoptadas por la Unión Europea⁵³ deben respetar el marco de la CNUDM⁵⁴. Por consiguiente, el legislador europeo queda subordinado a las directrices generales de la normativa internacional, de manera que no se permitirá poner en circulación una normativa europea ambiental más laxa que la establecida en los Convenios internacionales⁵⁵.

A idéntica restricción están sometidas las medidas que tomen los Estados en el ámbito de la prevención de la contaminación marina, ya que el art. 211.2 indica que las reglas que establezcan los Estados en ese sentido “tendrán *por lo menos* el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general”. En definitiva, la CNUDM actúa como límite a la discrecionalidad reguladora tanto de España como de la Unión Europea, impidiendo que se adopte una legislación medioambiental más permisiva.

2.2. Convenio MARPOL 73/78

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, hecho en Londres en 1973 y su Protocolo de 1978, más conocidos conjuntamente como MARPOL 73/78 o, simplemente, MARPOL⁵⁶, sustituyeron al viejo OILPOL al que se ha aludido con anterioridad⁵⁷. El MARPOL, desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI)⁵⁸, entró en vigor en 1983 y España se constituyó en Estado parte un año después, tras haber procedido a su correspondiente ratificación⁵⁹.

⁵³ En este sentido, resulta oportuno señalar que, por mor del art. 305.1.f de la CNUDM, las organizaciones internacionales tienen permitido participar en la CNUDM como parte contratante. La Unión Europea materializó dicha participación en la Decisión 98/392/CE del Consejo, de 23 de marzo de 1998, relativa a la celebración por la Comunidad Europea de la CNUDM.

⁵⁴ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., Op. Cit. Nota 32, pág. 291.

⁵⁵ PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J., Op. Cit. Nota 48, pág. 46.

⁵⁶ El nombre de “MARPOL” proviene de la abreviatura de “contaminación marina” en inglés (*marine pollution*).

⁵⁷ Así lo dispone de manera expresa el art. 9.1 MARPOL.

⁵⁸ La OMI es el organismo especializado de Naciones Unidas responsable de la seguridad marítima, la protección de la navegación y la prevención de la contaminación marina. Su razón de ser radica en la necesidad de establecer un marco jurídico internacional justo, eficaz y eficiente para el sector del transporte marítimo. Creada en 1948 y con sede en Londres, la OMI ha sido responsable de la producción de importantes Convenios internacionales en la materia, de los que cabe destacar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés) o el MARPOL.

⁵⁹ BOE núm. 249, de 17 de octubre de 1984, págs. 29994 a 30036.

La estructura del MARPOL es compleja, pues se compone de un cuerpo de veinte artículos, dos Protocolos y seis Anexos. Cada uno de los Anexos abarca una fuente diferente de contaminación proveniente de buques, siendo el Anexo I el que trata específicamente sobre la prevención de la contaminación por hidrocarburos⁶⁰.

Con carácter previo al análisis del Anexo I, resulta apropiado observar el Preámbulo del MARPOL, así como su articulado principal. Comienza el Preámbulo aludiendo a la necesidad de proteger el medio humano en general y el marino en particular, cometido que debe ser abordado a través del establecimiento de reglas de alcance universal que logren la eliminación o, cuando menos, la minimización de la contaminación “por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales”, ya que constituyen una grave fuente de contaminación.

El MARPOL subraya, pues, la importancia de combatir específicamente la contaminación marina por hidrocarburos, al mencionar a esta fuente de contaminación de forma expresa. Por el contrario, el resto de elementos contaminantes, englobados todos ellos bajo la determinación genérica de “otras sustancias perjudiciales”, quedan relegados a un segundo plano. Asimismo, se vuelve a poner de relieve la ineludible necesidad de cooperar en la materia, a fin de asegurar la consecución de los objetivos ambientales.

En lo concerniente al articulado principal del MARPOL, el art. 3 dispone que su ámbito de aplicación abarca tanto a los buques que enarboles el pabellón de un Estado parte, como a aquéllos que, no teniendo derecho a ello, naveguen bajo la autoridad de un Estado parte⁶¹. En cualquiera de los casos, el art. 4 establece expresamente que la transgresión del marco normativo del MARPOL, independientemente del lugar en el que esté ubicado el buque, “estará prohibida y será sancionada”, bien por la legislación del Estado del pabellón, bien por la legislación del Estado ribereño. Se añade que dichas sanciones “serán suficientemente severas” a fin de fomentar el cumplimiento riguroso de las disposiciones del Convenio.

⁶⁰ El Anexo II versa sobre la prevención de la contaminación marina por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; el Anexo III se refiere a las sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque; el Anexo IV trata sobre las aguas sucias de los buques; el Anexo V sobre las basuras de los buques; y el Anexo VI contiene reglas relativas a la contaminación atmosférica de los buques.

⁶¹ La navegación bajo la autoridad de un Estado parte debe ser interpretada en el sentido de navegar por aguas en las que el Estado ribereño parte del MARPOL goce de jurisdicción, tal y como se colige del examen hermenéutico de los arts. 3 y 4.

Por tanto, cabe apreciar que los preceptos del MARPOL gozan de una gran fuerza ejecutiva, en la medida en que se castiga cualquier conducta infractora, con absoluta independencia de dónde se halle el buque. En este contexto, se le confiere al Estado ribereño una potestad sancionadora suplementaria a la del Estado del pabellón que coadyuva a la disuasión de las conductas transgresoras⁶². No obstante, en el ejercicio de sus facultades sancionadoras, los Estados deberán abstenerse de inmovilizar al buque infractor más de lo estrictamente necesario, ya que el art. 7 contempla la posibilidad de indemnizar al armador del buque en tales casos⁶³. Este precepto presenta una adecuada garantía en favor de los intereses de la navegación comercial, a fin de procurar, con mayor éxito que la CNUDM, un equilibrio entre éstos y los igualmente legítimos intereses medioambientales⁶⁴.

Asimismo, el cuerpo principal del MARPOL contiene numerosas alusiones a la cooperación internacional, más allá de la mención en el Preámbulo a la necesidad de articular unas reglas de alcance universal. Así, el art. 6 indica el deber de los Estados parte de cooperar en toda gestión que conduzca a la detección de las transgresiones y al cumplimiento de las disposiciones del MARPOL; el art. 11 señala el compromiso de mantener a la OMI constantemente informada de las medidas adoptadas; y el art. 17 exterioriza el fomento de la cooperación técnica y científica entre los Estados parte. En definitiva, el MARPOL se halla imbuido del espíritu de cooperación internacional tan sumamente necesario en la lucha contra la contaminación marina.

Por su parte, el Anexo I, compuesto por 26 preceptos y titulado “Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos”, presenta una concreción, en lo relativo a los hidrocarburos, de la normativa básica del articulado principal del MARPOL. Antes de explorar el contenido del Anexo I, es necesario apuntar que, a estos efectos, se consideran hidrocarburos “el petróleo en todas sus manifestaciones” (Regla 1.1).

⁶² PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, págs. 429 y 430.

⁶³ La figura del armador no goza de una descripción unívoca en el Derecho marítimo, a pesar de tratarse de un sujeto esencial en el marco del comercio internacional. Cabe definirlo como aquella persona, física o jurídica, que gestiona la explotación y las operaciones de un buque, haciéndolo navegar por cuenta y riesgo propios. No tiene por qué ostentar la propiedad del buque, siendo en muchos casos un mero usufructuario, prestatario o arrendatario del mismo. En este sentido, véase: PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, págs. 143 y ss.

⁶⁴ JORGE URBINA, J., Op. Cit. Nota 52, págs. 72 y 73.

Uno de los preceptos más relevantes del Anexo I es su Regla 4, relativa a los reconocimientos e inspecciones de los buques y, específicamente, de los petroleros⁶⁵. En virtud de esta disposición, los petroleros y los buques que tengan, respectivamente, un arqueo bruto⁶⁶ superior a 150 y a 400 toneladas deberán ser objeto de una inspección integral con carácter previo a que la embarcación entre en servicio, así como de reconocimientos periódicos a intervalos no superiores a cinco años.

En principio, tales exámenes serán llevados a cabo por funcionarios del Estado del pabellón, si bien se prevé la posibilidad de que dicho Estado delegue esta misión en inspectores nombrados al efecto o en organizaciones internacionales capacitadas para ello. Las personas encargadas de estas inspecciones tendrán, además, la potestad de exigir la realización de reparaciones en el buque si lo consideran necesario en aras de la prevención de la contaminación.

En virtud de la Regla 5, las embarcaciones que superen satisfactoriamente los preceptivos reconocimientos serán recompensadas con un certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (certificado IOPP, por sus siglas en inglés), cuyo periodo de validez lo determinará el Estado del pabellón, sin que en ningún caso pueda exceder de cinco años desde la fecha de expedición⁶⁷. Asimismo, durante el periodo de validez del certificado IOPP, se deberá llevar a cabo al menos un reconocimiento adicional que tendrá por objeto verificar el correcto funcionamiento del equipamiento naval relativo al control, lavado y filtración de hidrocarburos.

En definitiva, el Anexo I despliega un ambicioso sistema de reconocimientos e inspecciones con el fin de garantizar que los grandes buques no representen riesgos medioambientales. Las consecuencias de no superar con éxito dichas auditorías se hallan en la Regla 4.3, que establece que, en caso de que un buque suponga “un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle”, los inspectores

⁶⁵ De acuerdo con la Regla 1.4, petrolero es “todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en su espacio de carga”.

⁶⁶ El arqueo bruto es la capacidad interna total de los espacios cerrados del buque. A pesar de ser medido en toneladas, no se relaciona con el peso de un buque, sino con su volumen. Ello es así ya que la tonelada a la que hace referencia el MARPOL al tratar el arqueo es la tonelada de registro o tonelada Moorson, equivalente a 2’83 metros cúbicos.

⁶⁷ Así lo dispone la Regla 8, que también señala que el certificado IOPP perderá su validez en dos situaciones adicionales: cuando se hayan efectuado reformas estructurales sin autorización del Estado del pabellón; o cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. En ambos casos, el buque involucrado deberá someterse nuevamente a la correspondiente inspección si desea recuperar el certificado IOPP.

“harán que *inmediatamente* se tomen medidas correctivas [...] Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado y esto será inmediatamente notificado” al Estado del pabellón y al Estado del puerto. En tal caso, continúa el precepto, el Estado del puerto prestará a los inspectores toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones del buque, llegando incluso a impedir que éste zarpe salvo para dirigirse al astillero de reparaciones más próximo, “sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle”.

Queda patente, por tanto, que el legislador internacional ha pretendido blindar el carácter expeditivo del MARPOL⁶⁸, en atención a la contundencia con la que se pronuncia la Regla 4.3. A los inspectores encargados de realizar los correspondientes reconocimientos se les otorga una gran capacidad de intervención, en línea con la inmensa responsabilidad que pesa sobre ellos. No en vano, están facultados para exigir que se ejecuten de manera *inmediata* las reparaciones que consideren oportunas, dejando así un ínfimo margen de maniobra para el armador del buque implicado, el cual deberá obedecer las directrices de los inspectores si no desea permanecer paralizado en las dársenas del Estado del puerto.

Por su parte, la Regla 9 determina las condiciones de un régimen excepcional que, en caso de ser cumplidas, permiten el vertido controlado de hidrocarburos. La satisfacción total de estos requisitos, relacionados con la ubicación del buque, su velocidad o la composición química de los hidrocarburos permitirán al armador sortear el veto que pesa sobre la descarga de estas sustancias y proceder a su vertido, si bien en cantidades muy reducidas. En este sentido, la Regla 11 codifica las estipulaciones de un régimen todavía más extraordinario, relacionado con los casos de fuerza mayor, que permite la descarga de hidrocarburos. De este modo, se tolerarán aquellas descargas que sean necesarias “para proteger la seguridad del buque o para salvar las vidas en el mar” o aquéllas “resultantes de averías sufridas [...] siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones” y que no deriven de actuaciones manifiestamente imprudentes o dolosas.

El Anexo I continúa prescribiendo reglas técnicas que conciernen a la instalación y mantenimiento de tanques, equipos de filtración o dispositivos de descarga, entre otros elementos del equipamiento de los buques, hasta alcanzar la Regla 20. Este precepto determina la obligación que pesa sobre las embarcaciones sujetas a inspecciones y

⁶⁸ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 429.

reconocimientos en los términos de la Regla 4 de llevar a bordo un “Libro registro de hidrocarburos”, en el que se deberán anotar, “con sus pormenores”, todas las operaciones relacionadas con los tanques de combustible y con la carga y descarga de hidrocarburos. Los asientos serán firmados por los oficiales encargados de la operación en cuestión y cada página completa será firmada por el capitán del buque⁶⁹, de manera que los inspectores puedan conocer con exactitud las vicisitudes relativas a todas y cada una de las operaciones con hidrocarburos llevadas a cabo. El Libro registro de hidrocarburos deberá permanecer de manera ininterrumpida en el interior del buque y habrá de conservarse durante un periodo de tres años desde la fecha del último asiento. Se trata de una importante medida de control de los buques que facilita las tareas de inspección.

Finalmente, la Regla 26 ordena a los mismos buques a los que se refieren las Reglas 4 y 20 que dispongan de un plan de emergencia aprobado por el Estado del pabellón para responder en caso de contaminación por hidrocarburos. Dicho plan deberá ser elaborado apoyándose en las directrices de la OMI⁷⁰ e incluirá, entre otros aspectos, el procedimiento a seguir, las autoridades a las que se avisará del suceso o una descripción detallada de las medidas a adoptar con carácter urgente.

En definitiva, el MARPOL se erige como el instrumento convencional más prolijo en materia de prevención de la contaminación marina. Además de dar cobertura, a través de sus diferentes Anexos, a una gran cantidad de fuentes de contaminación, la doctrina ha señalado que el MARPOL es un Convenio paradigmático de cara a la elaboración de las diferentes legislaciones internas, pues numerosos Estados lo han usado como arquetipo para la confección de sus respectivas normativas en el ámbito de la prevención de la contaminación marina⁷¹.

⁶⁹ El capitán es la máxima autoridad del buque, encargándose de su dirección y gobierno. Además, es responsable de la seguridad de la tripulación y los pasajeros y actúa como representante legal del armador. En este sentido, véase la Resolución de 29 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del laudo arbitral para el sector de Marina Mercante, por el que se establecen las disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en sustitución de la Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969, para dicho sector (BOE núm. 18, de 21 de enero de 2005, págs. 2546 a 2552).

⁷⁰ En este sentido, véanse (i) las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI mediante la resolución MEPC 54 (32) y enmendada por la resolución MEPC 86 (44); y (ii) las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación marina por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, aprobadas por la resolución MEPC 85 (44).

⁷¹ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 430.

Sin embargo, si bien sobre el plano teórico el MARPOL goza de gran ejecutividad, la realidad revela que el sistema preventivo no está resultando todo lo exitoso que debería, debido a la carencia de medidas que aseguren su cumplimiento⁷². Sin la capacidad práctica de aplicar medidas coercitivas, los buques pueden abandonar impunemente la jurisdicción del Estado ribereño antes de que éste detecte las infracciones ambientales, que se han llegado a calificar como “parte del negocio privado derivado del tráfico marítimo”⁷³. Afortunadamente, el MARPOL es un Convenio sujeto a actualización constante, de modo que las medidas ineficaces pueden ser sustituidas o renovadas rápidamente en aras de un mejor sistema de prevención de la contaminación⁷⁴.

De hecho, una de las grandes modificaciones en el MARPOL tuvo lugar en 1992, cuando se enmendó el Anexo I. No en vano, tras el siniestro del Exxon Valdez en el año 1989, el legislador estadounidense había adoptado una norma ambiental extremadamente estricta, la *Oil Pollution Act* de 1990, en respuesta a la débil normativa internacional. En la *Oil Pollution Act*, entre otras disposiciones, se establece la prohibición progresiva entre 2005 y 2015 de los petroleros de casco único⁷⁵ de las aguas estadounidenses; exigiendo, paralelamente, que los nuevos petroleros dispongan de doble casco⁷⁶. Ante esta medida unilateral de Estados Unidos, la OMI reaccionó y procedió a instaurar disposiciones similares en el Anexo I del MARPOL.

De esta manera, en 1992 se enmendó el Anexo I en el sentido de prohibir, a partir del 6 de julio de 1996, la entrega de petroleros monocasco con un arqueo igual o superior a 600 toneladas. Igualmente, la enmienda del Anexo I obligaba a los petroleros de casco único que, teniendo una capacidad de carga igual o superior a 20.000 toneladas, estuvieran operativos con carácter previo al 6 de julio de 1996 a adaptar sus estructuras a las exigencias de doble casco al cumplir los 25 años de antigüedad, si disponían de

⁷² QUEL LÓPEZ, F.J., y BOLLO AROCENA, M.D. “Clases de la evolución reciente del derecho del mar en materia de prevención de la contaminación. Hacia una revisión de las competencias del Estado rector del puerto, Estado ribereño y Estado del pabellón”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011, pág. 59.

⁷³ *Ibidem*, pág. 60.

⁷⁴ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 429.

⁷⁵ En aquella época, la mayoría de grandes buques contaban con un único casco. Es decir, al petróleo que guardaban en sus tanques solo lo separaba del agua una única barrera; de manera que, si esta capa exterior resultaba dañada como consecuencia de un abordaje o de una varada, la probabilidad de que los hidrocarburos resultasen vertidos al mar, con la consiguiente lesión medioambiental, era muy elevada. Por ello, no cabe duda de que envolver los costados del buque de un segundo revestimiento (es decir, dotarle de doble casco) supone una medida muy eficaz de cara a evitar los derrames de hidrocarburos.

⁷⁶ *Oil Pollution Act*, 1990, Sec. 4115, págs. 41 y 42.

tanques de lastre separados de los depósitos de combustible⁷⁷; o a los 30 años de edad, en caso contrario⁷⁸. Cabe apuntar, no obstante, que este calendario sería acortado en el año 2002, tras las presiones de la Unión Europea por abreviar los plazos⁷⁹.

En la práctica, dadas las evidentes complicaciones de intervenir petroleros monocasco para dotarlos de una segunda capa protectora, las medidas impulsadas por la OMI estaban dirigidas a forzar la retirada de mares y océanos de los petroleros de casco único. En definitiva, la decisión de la OMI fue muy apropiada, no solo porque contribuyó a expeler de la navegación marítima a los petroleros más peligrosos, sino porque demostró que, con voluntad política, grandes cambios en la legislación medioambiental son posibles, incluso a escala internacional.

2.3. Otros Convenios internacionales

Si bien la CNUDM y el MARPOL representan el marco jurídico internacional más completo en el ámbito de la prevención de la contaminación marina, es preciso aludir sucintamente a otros dos instrumentos convencionales de relevancia, ambos auspiciados por la OMI.

En primer lugar, cabe destacar el Convenio sobre intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 y ratificado por España en 1973⁸⁰. Se trata de un antiguo Convenio que faculta a los Estados parte ribereños a tomar, en alta mar, las medidas necesarias para prevenir, atenuar o eliminar las situaciones que supongan una amenaza real y probable de contaminación marina por hidrocarburos (arts. 1 y 3). El Convenio no concreta las características que deben acompañar a tales medidas, más allá de subrayar la necesidad de que sean proporcionales a los daños que se pretenden evitar o mitigar, así como la obligación de mantener informado al Estado del pabellón⁸¹.

⁷⁷ En el campo de la ingeniería naval, un tanque de lastre es aquel depósito destinado a almacenar temporalmente agua de mar con objeto de mejorar la estabilidad de un buque. El objetivo de separar los tanques de lastre de los depósitos de combustible es evitar que, en caso de abordaje o varada, el agua de lastre entre en contacto con los hidrocarburos.

⁷⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2, págs. 26 y 27.

⁷⁹ FRANK, V. *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea. Implementing Global Obligations at the Regional Level*. Martinus Nijhoff, Leiden/Boston, 2007, pág. 236.

⁸⁰ BOE núm. 49, de 26 de febrero de 1976, págs. 3992 a 3995.

⁸¹ Resulta llamativo que el Convenio otorgue competencias en alta mar al Estado ribereño, en tanto en cuanto se trata de una región marina basada en la libertad donde, en principio, goza de jurisdicción exclusiva el Estado del pabellón.

En segundo lugar, el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990 (OPRC/90) y ratificado por España en 1993⁸² proporciona un marco jurídico para que los Estados parte puedan desarrollar conjuntamente políticas y planes de lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos, incidiendo con especial atención en la cooperación internacional y en la asistencia mutua entre los Estados. En paralelo a dicha colaboración internacional, su art. 6 determina la obligación de establecer, por los Estados parte, un sistema nacional para combatir de manera pronta y eficaz cualquier suceso de contaminación por hidrocarburos.

3. Normativa europea

Tradicionalmente, la Unión Europea ha mostrado mayor interés en proteger la vertiente económica del Derecho marítimo (v.g.: salvaguardia de la libre competencia) que las cuestiones relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación marina, ya que se consideraba que la labor desplegada por la OMI lograba, por sí sola, garantizar la preservación del medio marino⁸³. Sin embargo, los siniestros de los buques Aegean Sea, en 1992⁸⁴, y Braer, en 1993⁸⁵, demostraron que los estándares de la OMI eran, a todas luces, deficientes⁸⁶.

A raíz de tales acontecimientos, la Comisión Europea elaboró la Comunicación de 24 de febrero de 1993, titulada “Una política común de seguridad marítima” y la ulterior Resolución del Consejo, de 8 de junio de 1993, concerniente al mismo asunto⁸⁷.

⁸² BOE núm. 133, de 5 de junio de 1995, págs. 16477 a 16482.

⁸³ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 431.

⁸⁴ El Aegean Sea fue un petrolero japonés de bandera griega que naufragó frente a la icónica Torre de Hércules, en La Coruña, en diciembre de 1992. Se encontraba fondeado a la espera de atracar en el puerto de La Coruña cuando el fuerte temporal lo desplazó hasta quedar la proa incrustada en las rocas. Los intentos de remolcar el buque fueron baldíos, hasta que acabó explotando y hundiéndose frente al litoral gallego. Se calcula que fueron vertidas al mar unas 15.000 toneladas de crudo.

⁸⁵ El Braer, petrolero construido en Japón de pabellón liberiano, padeció las consecuencias del poderoso ciclón que asoló el Atlántico Norte en enero de 1993. El buque partió de Noruega rumbo a Canadá cuando la fuerte tormenta rompió los conductos de ventilación de la embarcación, permitiendo la entrada masiva de agua en los tanques que contenían el petróleo. Este incremento en el peso de la carga del buque provocó que la tripulación perdiera el control del mismo, hasta naufragar en las inmediaciones de las Islas Shetland, en Escocia. En total, 85.000 toneladas de petróleo fueron vertidas al mar, causando graves daños a la fauna de la región, así como a piscifactorías locales.

⁸⁶ FRANK, V., Op. Cit. Nota 79, págs. 228 y 229.

⁸⁷ La producción jurídica más inmediata tras este punto de inflexión de la Unión Europea en torno a la política de seguridad marítima la hallamos en la Directiva del Consejo 93/75/CE, de 13 de septiembre de 1993, que establece el deber de notificación de las cargas de los buques que transporten productos peligrosos o contaminantes desde los puertos de la Unión Europea o con destino a éstos; la Directiva del Consejo 95/21/CE, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte

Desde entonces, la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación marina han pasado a ocupar un lugar preeminente en la agenda europea, si bien los accidentes de los buques Erika, en 1999, y Prestige, en 2002, revelaron la esterilidad de las políticas europeas puestas en marcha hasta ese momento⁸⁸. Es a partir de dichos siniestros cuando la Unión Europea, apoyándose en el marco jurídico proporcionado por el TFUE, ha comenzado a regular la protección del medio marino con verdadera firmeza y convicción.

3.1. Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

El TFUE regula con detalle el marco jurídico en el que se desarrollan la mayoría de las acciones llevadas a cabo por la Unión Europea, incluidas las políticas de transportes y de medioambiente. No obstante, antes de proceder a analizar los preceptos europeos en los que se apoya la lucha contra la contaminación marina, resulta fundamental exponer el contexto histórico que explica la actual arquitectura europea.

Tras la Segunda Guerra Mundial, emerge en Europa un espíritu de unión continental que queda proclamado formalmente en 1950, con la presentación del Plan Schuman⁸⁹, y plasmado por escrito en el Tratado de París de 1951, el cual crea la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA). Poco después, el fervor europeísta lleva a poner en marcha entusiastas proyectos de integración política que culminan con un ostensible fracaso, dada la inocencia europea en este sentido, todavía convaleciente de las graves secuelas bélicas. Es en 1957, con la elaboración de los Tratados de Roma, cuando el proceso de integración recibe un espaldarazo definitivo de la mano del pragmatismo y la prudencia promulgados por el Plan Schuman⁹⁰.

de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros; o la Directiva del Consejo 94/57/CE, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas. No obstante, estas medidas legislativas se basaron en la normativa de la OMI y no aportaron soluciones de calado a la problemática medioambiental.

⁸⁸ IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I. “La Unión Europea ante la contaminación del mar por hidrocarburos: una política diseñada a golpe de catástrofe”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011, págs. 72 y 73.

⁸⁹ El Plan Schuman es una declaración formal que realizó el entonces ministro de Asuntos Exteriores de Francia, Robert Schuman, el 9 de mayo de 1950. En ella, se recogen las propuestas de Jean Monnet, diplomático considerado de forma prácticamente unánime como el padre de la integración europea, que básicamente consistían en aspirar a una unión política en Europa a largo plazo, siendo para ello indispensable consolidar antes una unión económica. En 1985, el Consejo Europeo aprobó conmemorar cada 9 de mayo la paz y la unidad europeas, en recuerdo de la declaración de Robert Schuman.

⁹⁰ OSUNA MARTÍN, M. “El proceso histórico de construcción europea”, en ENÉRIZ OLAECHEA, F.J. (Dir.), *Derecho de la Unión Europea*. Colección Pro Libertate núm. 12, Gobierno de Navarra, 2006, págs. 44 y ss.

Los dos Tratados de Roma crearon, respectivamente, la Comunidad Europea de la Energía Atómica (CEEa o EURATOM) y la Comunidad Económica Europea (CEE). Junto con la CECA, las tres entidades constituyeron las entonces denominadas Comunidades Europeas, si bien la CEE merece una mención especial. Se trata de la única de las Comunidades Europeas no acotada sectorialmente, pues la CECA y la CEEa se hallaban circunscritas a procurar la integración comercial en los campos del carbón y del acero y de la energía atómica, respectivamente. En cambio, la CEE, caracterizada por una tendencia expansiva y un optimismo económico sin precedentes, se erige como el eje vertebrador del proceso de construcción europea durante el siglo XX⁹¹.

En 1992, con la firma en Maastricht del TUE, se renombra a la CEE como Comunidad Europea (CE), con el ánimo de abordar, al fin, la integración política del club europeo. Tras el indudable impulso cualitativo que supone el TUE, la dimensión de la unión política experimenta, de la mano de las reformas institucionales y operativas aportadas por los Tratados de Ámsterdam (1997) y Niza (2001), un progreso excepcional que, sin embargo, embarranca abruptamente tras el doloroso pero previsible fracaso de la Constitución Europea, en el año 2005⁹².

Con el objetivo de restañar las heridas producidas por el descalabro constitucional, los Estados miembro impulsaron en 2007, aprovechando la celebración del quincuagésimo aniversario de los Tratados de Roma, una conferencia intergubernamental que desembocó en la firma, en diciembre de ese mismo año, del Tratado de Lisboa. El Tratado de Lisboa constituyó la revisión más ambiciosa del proyecto europeo desde la firma del TUE y rescató la mayor parte de los preceptos de la fallida Constitución Europea. Entre otras medidas, extinguió definitivamente la CE y dio luz a la Unión Europea como sujeto con personalidad jurídica internacional. Asimismo, se cambió la nomenclatura del Tratado constitutivo de la CEE -uno de los dos Tratados de Roma de 1957-, que pasó a denominarse TFUE.

⁹¹ *Ibíd.*

⁹² El 29 de octubre de 2004 se firmó en Roma el Tratado por el cual se creaba una Constitución Europea, a fin de establecer un marco constitucional común en el seno del club europeo. No obstante, su entrada en vigor requería la aprobación unánime por referéndum en la totalidad de los entonces veinticinco Estados miembro. En 2005, los ciudadanos españoles aprobaron el texto e invitaron a sus artífices a adoptar una posición optimista con respecto al futuro, que rápidamente se vino abajo tras las negativas de Francia y Países Bajos a sancionar la carta magna europea. Ello provocó la suspensión del proceso ratificador en el resto de Estados y sumió a la Unión Europea, que no contaba con un plan alternativo, en la mayor crisis existencial de su historia. En este sentido, véase: OSUNA MARTÍN, M., *Op. Cit.* Nota 90, págs. 91 a 94.

Hoy en día, el TFUE regula todas las políticas europeas salvo la política exterior y de seguridad común (PESC), ubicada excepcionalmente en el TUE⁹³. Las competencias de la Unión Europea en el ámbito del Derecho marítimo se hallan en el Título VI (arts. 90 a 100), sobre transportes y el Título XX (arts. 191 a 193), sobre medioambiente⁹⁴, las cuales son competencias compartidas con los Estados miembro, por mor del art. 4. A mayor abundamiento, el TJUE ha determinado que las actuaciones de los Estados miembro en los ámbitos de competencias compartidas no gozan de absoluta discrecionalidad, sino que deben ser guiadas por la cooperación leal y sincera con la Unión Europea, a fin de procurar la coherencia con los objetivos europeos⁹⁵.

Asimismo, en materia de protección del medio marino, la Unión Europea puede basar igualmente su competencia en el Título XXIII (art. 196), relativo a la protección civil. Sin embargo, se trata de una mera competencia de apoyo en aras de estimular la cooperación entre los Estados miembro, de manera que su idoneidad para articular medidas materiales es limitada⁹⁶.

En cualquier caso, son abundantes los preceptos que otorgan a la Unión Europea competencia en la lucha contra la contaminación marina. Determinar la base competencial concreta en la que Unión Europea se apoya para adoptar acciones en este aspecto no es una cuestión menor, pues ello tendrá importantes incidencias sobre la posibilidad de que los Estados miembro establezcan medidas nacionales más estrictas que las europeas. Es decir, en función de la base legal utilizada para legislar a nivel europeo sobre la protección del medio marino, el efecto armonizador de tales medidas será diferente⁹⁷, como se comprobará a continuación. Por ello, el TJUE ha señalado que, a

⁹³ Ello es así ya que el TUE se estructuró, inicialmente, en tres pilares: uno de integración, en el que se incluían todas las disposiciones del Tratado de París y los Tratados de Roma; y dos de cooperación, uno relativo a la PESC y otro al ámbito de Justicia y Asuntos de Interior, al cual el Tratado de Ámsterdam le cambiaría el nombre a Cooperación Policial y Judicial en materia Penal. Con la llegada del Tratado de Lisboa, la estructura de pilares queda suprimida y todas las políticas europeas, salvo la PESC, quedan incardinadas en una única estructura de integración, plasmada en el TFUE. Por tanto, la PESC se mantiene en el TUE, al ser una materia en la que la Unión Europea no persigue la integración, sino la mera cooperación.

⁹⁴ ÁLVAREZ RUBIO, J.J. y BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 14, pág. 816.

⁹⁵ Así se desprende de la Sentencia de 12 de febrero de 2009, sobre el caso de la Comisión de las Comunidades Europeas contra la República Helénica. El TJUE determinó que las acciones del Estado griego en relación con la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias debían llevarse a cabo en consonancia con los objetivos de la Unión Europea, al tratarse de una competencia compartida y, por consiguiente, regida por los principios de cooperación leal y reciprocidad.

⁹⁶ Art. 6.f) del TFUE. En el art. 196.1 del TFUE se incide en esta idea al disponer que la Unión Europea “*fomentará la cooperación entre los Estados miembros con el fin de mejorar la eficacia de los sistemas de prevención de catástrofes naturales o de origen humano y de protección frente a ellas*”.

⁹⁷ FRANK, V., Op. Cit. Nota 79, pág. 60.

efectos de decidir el fundamento competencial de la Unión Europea cuando éste pueda basarse en distintos preceptos, no se deberá considerar de manera individualizada el tenor literal de los artículos, sino que habrá de realizarse una exégesis sistemática y, sobre todo, atender al objetivo principal de la medida controvertida⁹⁸.

En la práctica, las acciones europeas en este sentido se han llevado a cabo con base en la seguridad del transporte marítimo y, por tanto, en el Título VI, concretamente en los arts. 91.1.c) y 100.2⁹⁹. Por un lado, el art. 91.1.c) dispone que el Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones¹⁰⁰, podrán establecer “medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes”. En este contexto, el art. 100.1 precisa que todas las disposiciones del Título VI “se aplicarán a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables”.

Por otro lado, el art. 100.2 se pronuncia en un sentido muy similar al art. 91.1.c), ya que dispone nuevamente que el Parlamento Europeo y el Consejo, tras haber consultado al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, “disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea”. En definitiva, ambos preceptos confieren competencia a la Unión Europea para regular cuestiones relativas a la seguridad marítima y, por consiguiente, para adoptar medidas tendentes a proteger el medio marino de desastres medioambientales.

En relación con el alcance armonizador de las medidas aprobadas con base en el Título VI, la doctrina ha apuntado que los Estados miembro no pueden adoptar medidas más severas que las establecidas por la normativa europea en materia de transportes¹⁰¹. Ello es así ya que, tal y como declara el art. 90, la Unión Europea persigue la consecución de una política común de transportes, algo radicalmente incompatible con una excesiva

⁹⁸ Así lo dispuso en la Sentencia de 23 de febrero de 1999, en el asunto C-42/97, del Parlamento Europeo contra el Consejo. La institución parlamentaria pretendía la anulación de la Decisión 96/664/CE, del Consejo, de 21 de noviembre de 1996, relativa a la adopción de un programa plurianual para promover la diversidad lingüística en la sociedad de la información. El TJUE concluyó que tal Decisión se ajustaba a Derecho y desestimó la demanda del Parlamento Europeo.

⁹⁹ IRURETAGOiena AGIRREZABALAGA, I., Op. Cit. Nota 88, pág. 69.

¹⁰⁰ Ambos Comités son órganos auxiliares de la Unión Europea con meras funciones consultivas. El Comité Económico y Social representa a la sociedad civil organizada en conjunción con los intereses europeos, mientras que el Comité de las Regiones representa los intereses de los pueblos o regiones pertenecientes a Estados miembros.

¹⁰¹ IRURETAGOiena AGIRREZABALAGA, I., Op. Cit. Nota 88, págs. 70 y 71.

atomización normativa¹⁰². Por lo tanto, la Unión Europea dispone unos límites máximos que los Estados miembro no deben superar, con el fin de coadyuvar a la armonización europea en este aspecto.

Ello contrasta con las disposiciones europeas en materia de medioambiente, contenidas en el Título XX. A diferencia del ámbito del transporte, donde la Unión Europea aspira a una política común, el art. 191.2 dispone que las acciones europeas en materia de medioambiente tendrán como objetivo “alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones”. Por lo tanto, este precepto reconoce abiertamente la imposibilidad de adoptar una política absolutamente homogeneizada en materia medioambiental.

Por su parte, el art. 192, a través de una redacción análoga a los arts. 91.1 y 100.2, otorga la capacidad legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo, los cuales, de conformidad con el procedimiento pertinente y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, “decidirán las acciones que deba emprender la Unión para la realización de los objetivos” en materia medioambiental. A pesar de las evidentes similitudes, el art. 193 pone de relieve una diferencia fundamental entre el alcance armonizador de las medidas europeas en materia de transportes y en materia medioambiental, en línea con lo anticipado por el art. 191.2. El contenido literal del art. 193 es el siguiente:

“Las medidas de protección adoptadas en virtud del artículo 192 no serán obstáculo para el mantenimiento y la adopción, por parte de cada Estado miembro, de *medidas de mayor protección*. Dichas medidas deberán ser compatibles con los Tratados y se notificarán a la Comisión”.

En otras palabras, el art. 193 permite a los Estados miembro adoptar, en el ámbito del medioambiente, medidas más estrictas que las establecidas por la Unión Europea. Por el contrario, esta posibilidad queda proscrita en materia de transportes. La razón de ser de esta dicotomía, que presenta importantes consecuencias prácticas en función del título competencial empleado para regular la cuestión de la prevención de la contaminación marina, es que, en materia de transportes, la Unión Europea debe también procurar la

¹⁰² El tenor literal del art. 90 del TFUE es el siguiente: “Los objetivos de los Tratados se perseguirán, en la materia regulada por el presente Título, en el marco de una política común de transportes”.

satisfacción de necesidades económicas relativas al comercio marítimo, cuyo cumplimiento exige una cierta uniformidad jurídica¹⁰³.

En consecuencia, dado que los objetivos armonizadores de la acción europea resultan más asequibles desde la perspectiva de los transportes que desde el ámbito del medioambiente, no debe sorprender que la seguridad marítima y, en particular, la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos sea una cuestión regulada desde el Título VI y no desde el Título XX. Como ya se ha tenido la oportunidad de comprender, la protección marina frente a los vertidos de petróleo debe escapar de planteamientos minimalistas o excesivamente regionalistas, de modo que la decisión europea de abordar esta problemática ambiental desde una óptica global y armonizadora es plenamente acertada, máxime cuando también están en juego importantes intereses comerciales con un elevado componente internacional¹⁰⁴. Cabe recordar, en este sentido, que el art. 197 de la CNUDM refuerza la homogeneización internacional de la normativa concerniente a la preservación del medio marino, al impedir que las medidas legislativas europeas resulten contrarias a dicha Convención¹⁰⁵.

3.2. Paquetes de medidas Erika I, Erika II y Erika III

Tal y como ya se ha declarado anteriormente, tras los siniestros de los buques Aegean Sea, en 1992, y Braer, en 1993, la Unión Europea tomó conciencia de la magnitud del problema relativo a los vertidos accidentales de hidrocarburos al mar. Sin embargo, las medidas legislativas impulsadas a raíz de estos acontecimientos no tardaron en mostrarse infructuosas, pues el accidente del Erika, en 1999, puso en evidencia su ineficacia.

Por ello, la respuesta europea no tardó en arribar. El 22 de junio de 2000, la Comisión publicó su Comunicación al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo¹⁰⁶, en la que se detallaban las circunstancias que contribuían a incrementar el riesgo de accidentes de grandes buques, al tiempo que se presentaba una serie de propuestas de aplicación inmediata para atajar

¹⁰³ FRANK, V., Op. Cit. Nota 79, pág. 259.

¹⁰⁴ SOBRINO HEREDIA, J.M., “Una aproximación desde el Derecho comunitario a la catástrofe del Prestige”, en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 8, 2004, pág. 856.

¹⁰⁵ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., Op. Cit. Nota 32, pág. 291.

¹⁰⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2.

dichos problemas y aumentar, así, la seguridad en el transporte marítimo¹⁰⁷. El conjunto de medidas descritas en esta Comunicación se conoce como paquete Erika I, en alusión al buque cuyo hundimiento desencadenó la reacción legislativa europea.

Entre los puntos débiles de la situación en aquel momento, la Comunicación destaca la aplicación defectuosa o, incluso, la inaplicación de la normativa en materia de seguridad marítima por parte de los Estados; la proliferación de armadores independientes y de sociedades ficticias; y los riesgos que representan los petroleros de casco único, al ostentar serias deficiencias estructurales¹⁰⁸. En este sentido, el paquete Erika I está compuesto por tres medidas diferentes para solventar cada uno de esos tres problemas.

En primer lugar, se propone reforzar lo dispuesto por la Directiva 95/21/CE, de 19 de junio de 1995, sobre las inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto¹⁰⁹. Esta directiva obligaba a los Estados del puerto a inspeccionar una cuarta parte de los buques que recalasen en sus puertos, basándose en un criterio de mera aleatoriedad. Es decir, las autoridades portuarias debían revisar, al azar, el 25% de los buques, sin considerar su peligrosidad¹¹⁰. La primera medida propuesta por el paquete Erika I pretende corregir esta extravagante disposición mediante la intensificación y sistematización de los controles a los petroleros y a los buques considerados de alto riesgo¹¹¹, así como a través de la elaboración de un registro de pabellones incumplidores de la normativa internacional. De esta manera, se vetaría el acceso a los puertos europeos a todo buque cuyo pabellón estuviera registrado en aquella suerte de lista negra y que, teniendo una edad superior a quince años, hubiera permanecido inmovilizado tres o más veces en los dos años anteriores¹¹². Asimismo, se instaura un completo sistema de flujos

¹⁰⁷ IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., Op. Cit. Nota 88, págs. 72 y ss.

¹⁰⁸ *Ibidem*.

¹⁰⁹ Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto).

¹¹⁰ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., Op. Cit. Nota 32, pág. 286.

¹¹¹ A efectos de valorar el riesgo para la navegación de los petroleros, éstos son evaluados cuantitativamente en función de diversos parámetros como la antigüedad, el pabellón o las inmovilizaciones efectuadas en los últimos años. De esta manera, a cada buque se le asignaría una puntuación, con el fin de someter a inspecciones prioritarias a aquellas embarcaciones que obtuvieran las puntuaciones más elevadas. Esta técnica, conocida como el “factor de selección”, permitiría también armonizar los criterios de inspección entre los diferentes puertos europeos. En este sentido, véase: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2, págs. 23 y ss.

¹¹² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2, págs. 5 y 23.

de información entre los buques y los puertos, a fin de facilitar la preparación de las inspecciones y la aplicación de sus resultados¹¹³.

En segundo lugar, se plantea la reforma de la Directiva 94/57/CE, de 22 de noviembre de 1994, sobre normas comunes para la inspección de buques y sociedades de clasificación¹¹⁴ y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas. En su origen, esta directiva había introducido unos criterios generales dirigidos a reconocer a aquellas sociedades de clasificación que demostrasen su fiabilidad, a efectos de autorizarlas a realizar las pertinentes inspecciones de buques en nombre de las Administraciones marítimas de los Estados del puerto. Sin embargo, los Estados miembro, lejos de respetar el espíritu convergente de la norma, la transpusieron tarde y de manera totalmente descoordinada, dando lugar a procedimientos de reconocimiento de las sociedades de clasificación absolutamente dispares y asimétricos que, en muchos casos, ni siquiera tenían en cuenta el historial de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación¹¹⁵.

Esta descontrolada situación, que puso en tela de juicio la profesionalidad de las sociedades de clasificación, exigía la toma inmediata de decisiones por parte de las instituciones europeas¹¹⁶. Por tanto, las enmiendas propuestas en este sentido se encaminan a implantar un control más estricto sobre las sociedades de clasificación¹¹⁷, centralizado en la Comisión, a la cual se le confiere la potestad de conceder y retirar reconocimientos sobre dichas organizaciones. Asimismo, las sociedades de clasificación deben someterse a criterios de calidad más rigurosos, con el objeto de vetar a todas aquellas sociedades que no resulten fiables en materia de prevención de la contaminación. Finalmente, todo ello queda coronado con el endurecimiento de las sanciones a las sociedades de clasificación incumplidoras de la normativa europea, a las cuales se les

¹¹³ *Ibídem*, pág. 24.

¹¹⁴ En la industria naval, las sociedades de clasificación son organizaciones técnicas que asesoran a los actores intervinientes en el comercio marítimo (fabricantes, armadores, aseguradoras, compradores, etc.) sobre cuestiones relativas a la construcción, seguridad o mantenimiento de los buques. Es común que se delegue en ellas la realización de funciones de inspección, que en principio corresponden a la Administración marítima. Cabe destacar, de entre las sociedades de clasificación a nivel mundial, a la estadounidense American Bureau of Shipping y a la francesa Bureau Veritas.

¹¹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2, pág. 25.

¹¹⁶ MARTÍN OSANTE, J.M., "Novedades recientes en materia de política comunitaria de seguridad marítima", en SOBRINO HEREDIA, J.M., *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 501 y 502.

¹¹⁷ IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I., *Op. Cit.* Nota 88, pág. 74.

podrá suspender el reconocimiento durante un año, o incluso retirárselo indefinidamente, si no subsanan las deficiencias detectadas¹¹⁸.

En tercer lugar, la Comisión constata el indudable riesgo que representan los petroleros de casco único, máxime cuando la *Oil Pollution Act* de 1990 prohibiría progresivamente su navegación por el mercado marítimo estadounidense a partir del año 2005, tarea que culminaría en 2015¹¹⁹. Ello implicaba que, antes de ser retirados definitivamente del panorama internacional conforme al calendario establecido en la enmienda de 1992 del Anexo I del MARPOL, los petroleros vetados en territorio estadounidense procederían a operar en otros lugares, como en aguas europeas¹²⁰. Conscientes de la peligrosidad de los petroleros monocasco, la Comisión impulsó dos actuaciones diferenciadas tendentes a la neutralización de tales riesgos.

Por una parte, presionó a la OMI para que adelantase los plazos de prohibición de los petroleros de casco único, a fin de adoptar un calendario análogo al estadounidense. Fruto de estas negociaciones, la OMI revisó su plan de retirada de los petroleros monocasco y en el año 2002 enmendó de nuevo el Anexo I del MARPOL, a efectos de permitir sus servicios no más allá de los años 2005 o 2010, en función de su tonelaje y su antigüedad¹²¹. De este modo, se consiguió eliminar la posibilidad de que buques de casco único expelidos de territorio estadounidense intentasen operar en la Unión Europea¹²².

Por otra parte, se puso en marcha una respuesta jurídica para acelerar, a nivel europeo, la retirada de los petroleros de casco único. Dado que la reacción de la OMI a la petición de abreviar los plazos era todavía incierta, desde las instituciones europeas se impulsó la elaboración de un reglamento que, con arreglo a lo dispuesto por la *Oil Pollution Act* estadounidense, vetaría escalonadamente -en función de su tonelaje y su antigüedad, entre los años 2003 y 2015- a los petroleros monocasco de aguas europeas, independientemente del pabellón que enarbolasen¹²³. Asimismo, la Comisión propuso

¹¹⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2, pág. 26.

¹¹⁹ *Oil Pollution Act*, 1990, Sec. 4115, págs. 41 y 42.

¹²⁰ IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., Op. Cit. Nota 88, pág. 74.

¹²¹ FRANK, V., Op. Cit. Nota 79, págs. 236 y ss.

¹²² En este sentido, cabe recordar que, de acuerdo con la enmienda de 1992 del Anexo I del MARPOL, un petrolero monocasco entregado antes del 6 de julio de 1996 podía disponer de hasta 30 años para adaptarse a las exigencias de doble casco, de modo que podría navegar libremente hasta el año 2026. Con la enmienda del MARPOL del año 2002, los monocasco quedaron prohibidos definitivamente en el año 2010.

¹²³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2, págs. 26 a 29. Véase también: art. 4.1 del Reglamento CE 417/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002.

ofrecer incentivos financieros a los petroleros de doble casco, en forma de reducción de las tarifas portuarias; al mismo tiempo que se penalizaría económicamente a los buques de casco único. Con ello se pretendía fomentar el uso de los primeros y desalentar la utilización de los segundos¹²⁴. Todo ello se vio finalmente plasmado en el Reglamento CE 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, hoy en día carente de vigencia¹²⁵.

Así como las medidas descritas en el paquete Erika I debían ser objeto de aplicación inmediata, no ocurre lo mismo con el siguiente bloque, el Erika II. El 6 de diciembre de 2000 se publicó una nueva Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo¹²⁶, centrada en un conjunto de medidas que debían ser puestas en práctica a largo plazo, a fin de consolidar la protección de las aguas y puertos europeos.

Como primera medida dentro del paquete Erika II, se propone la elaboración de una directiva relativa al establecimiento de un sistema europeo de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo¹²⁷. La Comisión destaca que el 90% del comercio realizado entre la Unión Europea y el resto del mundo se realiza a través de vías marítimas, de manera que resulta crucial disponer de una estructura eficaz que permita controlar con detalle la circulación marítima e intervenir con mayor rapidez en casos de emergencia¹²⁸. De hecho, esta necesidad resulta todavía más acuciante si se tiene en cuenta que la propia Comisión considera, literalmente, que el sistema de información dispuesto por la vieja Directiva del Consejo 93/75/CE, de 13 de septiembre de 1993, es “opaco”, “problemático” y carece de “responsabilidades claramente establecidas”¹²⁹.

Por ello, entre otras cuestiones, se pretende mejorar con herramientas telemáticas el seguimiento de todo buque que transite por zonas de gran densidad de tráfico, en

¹²⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2, pág. 28.

¹²⁵ Reglamento CE 417/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. Modificado en sucesivas ocasiones, hasta llegar al actual Reglamento UE 530/2012, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012.

¹²⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 6 de diciembre de 2000, sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika, COM (2000) 802 final.

¹²⁷ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, que establece un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo y deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.

¹²⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 6 de diciembre de 2000, sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika, COM (2000) 802 final, pág. 3.

¹²⁹ *Ibidem*, pág. 12.

especial de los buques que transporten sustancias potencialmente peligrosas o contaminantes. En paralelo, se busca obligar a los buques que recalen en puertos europeos a llevar una caja negra que registre su actividad. Asimismo, se procede a reforzar las competencias de los Estados ribereños en caso de amenaza de contaminación de sus costas, facultándoles incluso a ordenar el desvío de aquellos buques que constituyan serios riesgos medioambientales, así como a impedir que los buques atracados en sus puertos salgan a la mar si las condiciones meteorológicas son particularmente desfavorables. Los Estados ribereños también deberán elaborar planes de acogida en puertos de refugio a aquellos buques que se encuentren en situación de emergencia en el mar¹³⁰.

La segunda medida propuesta en el paquete Erika II es la mejora de los regímenes vigentes de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos. Para ello, se sugiere la elaboración de un reglamento que constituya un fondo complementario de indemnización de daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos en aguas europeas, conocido como Fondo COPE¹³¹. La cuestión de la responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos, de una evidente connotación iusprivatista, se abordará con profundidad más adelante, pero sirva como avance que el Fondo COPE no llegó a prosperar debido a la oposición del Consejo, que consideró que la dimensión universal de esta problemática exigía ser aproximada a escala global en lugar de ceñirse al marco estrictamente europeo, de manera que remitió el asunto a la OMI¹³².

Por último, la tercera propuesta de la Comisión en su Comunicación de 6 de diciembre de 2000 consistió en la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)¹³³, como entidad encargada de respaldar la acción europea en la aplicación, control y evaluación de la legislación en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina. La Comisión se llegó a plantear proponer a los Estados miembro la constitución de una suerte de servicio de guardacostas europeo con funciones ejecutivas, pero pronto relegó esta idea al considerarla “poco realista” o, cuando menos, “prematura”. Por el contrario, se optó finalmente por que la AESM desempeñase una función de mero apoyo a las acciones llevadas a cabo por los Estados miembro y por la

¹³⁰ *Ibíd.*, págs. 13 y ss.

¹³¹ *Ibíd.*, pág. 4.

¹³² DE LA FAYETTE, L.A., “New Approaches for Addressing Damage to the Marine Environment”, en *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Volumen 20, núm. 1, 2005, págs. 205 a 208.

¹³³ Las agencias europeas son entidades jurídicas independientes de las instituciones de la Unión Europea, creadas para realizar tareas específicas en el marco de los objetivos europeos.

Comisión, con el objetivo de garantizar una protección marina armonizada en el seno de la Unión Europea¹³⁴.

En concreto, se establece que la AESM, creada finalmente en el año 2002 y cuya sede se ubica en Lisboa¹³⁵, debe proporcionar a la Comisión la información necesaria para mejorar y actualizar la normativa reguladora de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación marina. También debe realizar inspecciones a las sociedades de clasificación que operen en territorio europeo, así como una variedad de misiones complementarias relativas a la vigilancia de la navegación, asistencia operativa y asesoramiento técnico a los Estados miembro¹³⁶. A pesar de contar con multitud de cometidos, la AESM carece de la autoridad legal para compeler a Estados y a empresas a cumplir con sus disposiciones¹³⁷, ya que tal labor recae sobre los Estados miembro en el ejercicio de sus competencias soberanas; además de sobre la propia Comisión, en su calidad de guardiana de los Tratados europeos¹³⁸.

De hecho, la falta de diligencia de los Estados miembro a la hora de aplicar las medidas dispuestas por los paquetes Erika I y Erika II quedó visible con el accidente del Prestige, en noviembre de 2002¹³⁹. Por aquel entonces, ningún Estado miembro había transpuesto por completo las directivas previstas en ambos conjuntos de medidas, por lo que la Comisión les presionó para que procedieran a la incorporación acelerada de dichas iniciativas a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales, con ánimo de que éstas fueran aplicadas rápidamente¹⁴⁰. Paralelamente, fueron numerosas las voces que suplicaron a la Unión Europea la implementación de medidas adicionales, de forma que

¹³⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 6 de diciembre de 2000, sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika, COM (2000) 802 final, págs. 96 y ss.

¹³⁵ Reglamento CE 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Modificado por el Reglamento CE 1644/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003; y por el Reglamento CE 724/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004.

¹³⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 6 de diciembre de 2000, sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika, COM (2000) 802 final, págs. 96 y ss.

¹³⁷ MARTÍN OSANTE, J.M., Op. Cit. Nota 116, pág. 517.

¹³⁸ Art. 17 del TUE.

¹³⁹ RODRÍGUEZ GAYÁN, E. “Claves de Derecho privado en asunto Prestige”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, 2003, págs. 117 a 147.

¹⁴⁰ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., Op. Cit. Nota 32, pág. 286.

desde la Comisión se impulsó un tercer paquete, conocido como Erika III, con el que confiaba atajar el problema de una vez por todas¹⁴¹.

Las medidas de Erika III fueron esbozadas en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 3 de diciembre de 2002, sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige¹⁴². La Comunicación comienza manifestando la necesidad de estimular la aplicación de las medidas de los paquetes Erika I y Erika II y, en particular, considera prioritario acelerar las siguientes: de Erika I, el seguimiento reforzado a las sociedades de clasificación y la publicación de la lista negra de buques, de conformidad con la Directiva 95/21/CE; y de Erika II, la instauración de una red telemática de control del tráfico marítimo europeo, la puesta efectiva en funcionamiento de la recién constituida AESM¹⁴³ y la elaboración de planes de acogida en puertos de refugio para aquellos buques que se hallen en situación de emergencia¹⁴⁴.

Al mismo tiempo, la Comisión “pide” a los Estados miembro que garanticen la realización de controles e inspecciones a los petroleros, sugiriendo contratar a los antiguos oficiales de la marina mercante para ejecutar tales tareas “si fuera necesario”¹⁴⁵. El lenguaje empleado por la Comisión es suficientemente revelador de la intranquilidad del momento y, por ello, complementa estas instrucciones a los Estados miembro con un total de seis acciones añadidas que se señalan a continuación¹⁴⁶.

La primera de las medidas adicionales propuestas consiste en la prohibición taxativa del transporte de fuelóleo pesado¹⁴⁷ en petroleros monocasco que partan desde o se dirijan a puertos europeos. Este tipo de hidrocarburo es el que transportaban tanto Erika

¹⁴¹ FRANK, V. “Consequences of the Prestige Sinking for European and International Law”, en *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Volumen 20, núm. 1, 2005, págs. 1 a 64.

¹⁴² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 3 de diciembre de 2002, sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige, COM (2002) 681 final.

¹⁴³ Si bien la AESM ya había sido constituida por el Reglamento CE 1406/2002, de 27 de junio de 2002, el art. 23 de este instrumento legal dispuso un plazo de un año para su puesta operativa en funcionamiento. Por tanto, a la fecha de la Comunicación de 3 de diciembre de 2002, la AESM todavía no se encontraba operativa.

¹⁴⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 3 de diciembre de 2002, sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige, COM (2002) 681 final, págs. 6 a 9.

¹⁴⁵ *Ibidem*, pág. 10.

¹⁴⁶ *Ibidem*, págs. 11 a 15.

¹⁴⁷ El fuelóleo pesado es un hidrocarburo especialmente viscoso compuesto por los residuos resultantes del sometimiento del petróleo crudo a diversos procesos de destilación y ebullición. Su alto contenido en azufre y nitrógeno lo hace particularmente contaminante.

como Prestige, ambos buques de casco único, así como el petrolero Baltic Carrier¹⁴⁸, si bien el doble casco de este último evitó que el siniestro que protagonizó tuviera repercusiones desastrosas sobre el medio marino.

En segundo lugar, se invita a los Estados miembro a que apoyen toda iniciativa tendente a restringir la limitación de responsabilidad de los propietarios del buque en caso de que se produzca una contaminación marina debida a una negligencia grave. En paralelo, la Comisión considera que los Estados miembro deben ratificar de manera inmediata los Convenios internacionales existentes sobre responsabilidad por daños por contaminación marina, tal y como ya había previsto el Consejo¹⁴⁹.

Terceramente, se considera necesario adoptar con carácter urgente una normativa europea capaz de imponer sanciones *penales* a las personas físicas o jurídicas que ocasionen una contaminación marina debido a una negligencia grave. El objetivo de esta novedosa propuesta radica en disponer de herramientas que disuadan de llevar a cabo imprudencias a los actores intervinientes en el transporte marítimo. Sin embargo, su naturaleza penal despertó no pocas reticencias en el seno de la Unión Europea. En especial, países como Malta y Grecia mostraron una oposición numantina¹⁵⁰ al instrumento legislativo adoptado en este sentido¹⁵¹, que solo pudo ser doblegada finalmente por el TJUE¹⁵².

En cuarto lugar, se propone revisar el procedimiento vigente de reconocimiento de certificados extraeuropeos en materia de acreditación de la cualificación de los empleados a bordo de los petroleros¹⁵³. Con ello, se trata de verificar que los marinos acreditados por terceros países cuenten, realmente, con la formación necesaria para operar

¹⁴⁸ En marzo de 2001, se produjo un abordaje entre los buques Tern, carguero de azúcar; y el petrolero Baltic Carrier, que transportaba más de 30.000 toneladas de fuel. Tras el impacto frente a las costas danesas, únicamente 2.700 toneladas de fuel fueron derramadas al mar.

¹⁴⁹ Decisión 2002/762 del Consejo, de 19 de septiembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a firmar y ratificar el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001, o a adherirse a él.

¹⁵⁰ FRANK, V., Op. Cit. Nota 79, págs. 248 y ss.

¹⁵¹ Directiva 2005/35/CE, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones para las infracciones. En este sentido, véase también la Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005.

¹⁵² El TJUE, en su Sentencia de 13 de septiembre de 2005, sobre el caso C-176/03, de la Comisión contra el Consejo, determinó que la adopción de la Directiva es válida en la medida en que tenga como objetivo primordial la satisfacción de los intereses europeos, como la protección medioambiental.

¹⁵³ La normativa internacional, mediante el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, de 1978, establece unos requisitos de preceptivo cumplimiento para las personas que deseen trabajar a bordo de buques. La Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 4 de abril de 2001, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas trasladó al ordenamiento jurídico europeo tales requerimientos.

en condiciones de seguridad en territorio europeo. Entre otras medidas, se sugiere sistematizar el uso de la lengua inglesa como vehículo de comunicación entre los buques y las autoridades portuarias.

La quinta iniciativa de la Comisión concierne al servicio de practica¹⁵⁴. Al asistir a los buques de gran tonelaje que se aproximan a los puertos, los prácticos disponen de información privilegiada concerniente a dichas embarcaciones. Por ello, la Directiva 95/21/CE, de 19 de junio de 1995, sobre las inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto les obligaba a elaborar un informe sobre tales buques, que debían entregar a la autoridad portuaria. Como mejora, la Comisión propone extender estos informes a los buques en tránsito por aguas europeas, a fin de fortalecer el control sobre los buques potencialmente contaminantes. Añade la Comisión que la AESM deberá disponer de copias de todos los informes elaborados en este sentido, para así centralizar toda la información obtenida.

En sexto y último lugar, se exhorta a los Estados miembro a revisar la normativa internacional en materia de protección del mar territorial y la ZEE. La Comisión destaca que los arts. 211 y 220 de la CNUDM fracasan a la hora de equilibrar la protección entre intereses económicos e intereses medioambientales, favoreciendo claramente la libertad de navegación. El escaso margen de intervención conferido a los Estados ribereños dista de ser suficiente para garantizar la preservación del medio marino y, por ello, la Comisión espolea a los Estados miembro para que trabajen coordinadamente por invertir la prioridad comercial en favor de una mejor protección medioambiental. Se incide en el hecho de que, si bien los paquetes Erika I y Erika II han logrado expulsar a los buques infractores de los puertos europeos, éstos continúan navegando frente a los litorales europeos, de manera que los Estados ribereños necesitan disponer de más competencias para expelerlos definitivamente.

Finalmente, la Comunicación hace un llamamiento en pro de la actuación armonizada a nivel internacional y a favor de las labores realizadas por la OMI. Además, se subraya la importancia de la cooperación con el sector del transporte marítimo

¹⁵⁴ El práctico es un profesional que asesora a los buques de grandes dimensiones a la hora de acceder y salir de los puertos. Por tanto, acostumbra a conducir a tales buques a través de canales angostos y puertos a efectos de guiarles en las maniobras de atraque y desatraque. No obstante, a pesar de la indudable contribución del práctico a la seguridad portuaria, la última palabra sobre las maniobras a efectuar la tendrá siempre el capitán del buque, en su calidad de máxima autoridad a bordo. En este sentido, véase: ZURUTUZA ARIGITA, I. *El practica*. Editorial Marcial Pons, 2013.

comercial y, en particular, con las compañías petrolíferas, ya que sería incoherente renunciar a buscar su colaboración¹⁵⁵. Todas estas iniciativas fueron consideradas de nuevo por el Parlamento Europeo el año 2004¹⁵⁶. Un año después, la Comisión emitió una nueva Comunicación¹⁵⁷ que abrió el camino a la aprobación definitiva, el 23 de abril de 2009, del paquete de medidas Erika III¹⁵⁸, compuesto por varias directivas y reglamentos que tradujeron en obligaciones jurídicas las consideraciones efectuadas por la Comisión en la Comunicación de 3 de diciembre de 2002¹⁵⁹.

El largo lapso temporal entre la propuesta inicial de las medidas (2002) y su adopción normativa (2009) demuestra que la Unión Europea abrazó una posición paciente, reflexiva y templada; en lugar de haber legislado en caliente. Se trata de una decisión plenamente acertada, ya que el enfoque de los paquetes Erika I y Erika II ya era suficiente para paliar las deficiencias más urgentes, siendo necesaria únicamente su implementación acelerada. Por tanto, las exigencias de adoptar todavía más medidas de manera precipitada no se correspondían con las necesidades reales en materia de seguridad marítima. Por el contrario, resultaba oportuno abrir un periodo de reflexión pausada y serena que permitiese divisar firmemente las exigencias futuras en el ámbito de la seguridad marítima.

3.3. Normativa europea más reciente

¹⁵⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 3 de diciembre de 2002, sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige, COM (2002) 681 final, págs. 14 a 17.

¹⁵⁶ Resolución del Parlamento Europeo sobre el refuerzo de la seguridad marítima, adoptada el 27 de abril de 2004, basada en el trabajo de la comisión temporal sobre el refuerzo de la seguridad marítima.

¹⁵⁷ Comunicación de la Comisión, de 23 de noviembre de 2005, sobre el tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima en la Unión Europea, COM (2005) 585 final.

¹⁵⁸ Directiva 2009/21/EC, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento.

Reglamento CE 391/2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

Directiva 2009/15/EC, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

Directiva 2009/16/EC, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

Directiva 2009/17/EC, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Directiva 2009/18/EC, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Reglamento CE 392/2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

Directiva 2009/20/EC, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo.

¹⁵⁹ Véase la nota 142.

Si bien los paquetes de medidas Erika constituyen el grueso legislativo europeo en materia de prevención de la contaminación marina por hidrocarburos, en los últimos años se han seguido elaborando instrumentos jurídicos dirigidos a mejorar esta parcela concreta de la seguridad marítima.

Cabe destacar, en primer lugar, el Reglamento UE 530/2012, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único¹⁶⁰. Se trata de una norma que codifica todas las enmiendas realizadas al Reglamento CE 417/2002¹⁶¹, con el fin de lograr una mayor claridad normativa. El ámbito material del Reglamento, actualmente vigente, abarca a todos los buques que, teniendo una capacidad de carga mínima de 5000 toneladas, o bien enarbolan el pabellón de un Estado miembro, o bien accedan a un puerto o terminal no costero, salgan del mismo o anclen en una zona sometida a la jurisdicción de un Estado miembro (art. 2.1). A dichos buques se les prohíbe el transporte de petróleos pesados, salvo que cuenten con doble casco (art. 4). Asimismo, el Reglamento culminó la retirada de aguas europeas de los petroleros de casco único, impidiendo que operasen en territorio europeo a partir de sus respectivas fechas de aniversario de entrega del año 2015 (art. 7).

En segundo lugar, resulta oportuno aludir a la Directiva 2013/30/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro¹⁶². Esta herramienta legislativa establece los requisitos mínimos para prevenir y limitar las consecuencias de accidentes graves en operaciones relacionadas con el petróleo y el gas mar adentro (art. 1.1), si bien se excluye expresamente de su ámbito de aplicación “el transporte de petróleo y de gas de costa a costa”, de manera que se trata de un instrumento jurídico ideado para las instalaciones e infraestructuras petrolíferas fijas. Se dispone que los operadores necesitarán una licencia para desarrollar su actividad, deberán disponer de planes de emergencia para responder ante situaciones de grave riesgo y, por supuesto, deberán

¹⁶⁰ DOUE de 30 de junio de 2012, L 172, págs. 3 a 9.

¹⁶¹ El Reglamento CE 417/2002 fue modificado por el Reglamento CE 2099/2002, de 29 de noviembre de 2002; por el Reglamento CE 1726/2003, de 1 de octubre de 2003; por el Reglamento CE 2172/2004, de 18 de diciembre de 2004; por el Reglamento CE 457/2007, de 30 de abril de 2007; por el Reglamento CE 219/2009, de 31 de marzo de 2009; y por el Reglamento CE 1163/2009, de 1 de diciembre de 2009; antes de ser derogado por el art. 12 del Reglamento UE 530/2012, de 13 de junio de 2012.

¹⁶² DOUE de 28 de junio de 2013, L 178, págs. 66 a 106.

invertir todos los recursos materiales y humanos necesarios para prevenir catástrofes medioambientales o, cuando menos, para limitar sus consecuencias.

4. Normativa española

En el ordenamiento jurídico español, la protección medioambiental encuentra acomodo en el art. 45 de la Constitución Española. En virtud de este precepto constitucional, “todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado [...] y el deber de conservarlo” (art. 45.1). Por su parte, los poderes públicos deberán “proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente” (art. 45.2). Asimismo, quienes incumplan el deber de preservar la riqueza medioambiental se enfrentarán a “sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado” (art. 45.3).

A mayor abundamiento, el art. 149.1.23.º atribuye al Estado competencias para dictar legislación básica en el ámbito del medioambiente; mientras que los arts. 149.1.20.º y 149.1.29.º le confieren competencia exclusiva para legislar en materias de marina mercante y seguridad pública, respectivamente. Éste es, por tanto, el marco competencial que faculta al Estado a elaborar normas en materia de prevención de la contaminación marina.

4.1. Ley de Navegación Marítima

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima¹⁶³ (LNM) constituye el instrumento normativo más completo en la disciplina jurídico-marítima. Con anterioridad a la entrada en vigor de la LNM, el comercio marítimo venía regulado en el Código de Comercio¹⁶⁴ (CCom); en concreto, en su Libro III (arts. 573 a 869). Sin embargo, la disposición derogatoria única de la LNM abolió expresamente el Libro III del CCom, a efectos de dotar a la regulación marítima española de la modernidad requerida en un paisaje normativo heterogéneo y eminentemente internacional¹⁶⁵.

La cuestión de la prevención de la contaminación marina no goza de un capítulo propio en la LNM, a diferencia de la regulación relativa a la responsabilidad civil por

¹⁶³ BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014, págs. 59193 a 59311.

¹⁶⁴ BOE núm. 289, de 16 de octubre de 1885.

¹⁶⁵ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Cuestiones internacionales de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*. Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, 2006, págs. 729 y 730.

contaminación, que encuentra acomodo en el Capítulo V del Título VI (arts. 384 a 391). Por consiguiente, es necesario escudriñar la LNM en busca de los preceptos que ordenen la prevención de la contaminación marina, que, como se aprecia, se halla dispersa en varios capítulos del citado cuerpo normativo.

La primera mención a la prevención de la contaminación marina la hallamos en el Capítulo III del Título I¹⁶⁶, concretamente en los arts. 32 a 34. En ellos se dispone que la Administración marítima deberá contar con un “plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación marina para hacer frente con prontitud y eficacia a los sucesos de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas” (art. 32), al tiempo que se obliga a los capitanes de buques nacionales a advertir “sin demora” al Estado ribereño y a la Administración marítima española de todo evento de contaminación marina por hidrocarburos u otras sustancias nocivas (art. 33.1)¹⁶⁷. Esta obligación resulta extensible a los capitanes de buques de pabellón extranjero que naveguen por aguas españolas (art. 33.2). Por su parte el art. 34.1 establece que “*Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados específicos aplicables*, cuando la Administración marítima española sea requerida por otro Estado ribereño en cuyas aguas se hayan producido actos de contaminación, colaborará con las autoridades de dicho Estado cuando resulte posible y razonable”. Este precepto introduce en el ordenamiento jurídico nacional la idea de colaboración internacional en materia de lucha contra la contaminación marina, que podrá, por mor del art. 34.4, “subordinarse al principio de reciprocidad”.

Lo más reseñable del art. 34 es que, al describir la relación de subsidiariedad entre la norma interna y la normativa internacional, se efectúa una remisión genérica a “los Tratados específicos aplicables”¹⁶⁸. Obviamente, la referencia a las normas convencionales resulta necesaria en un ámbito tan intensamente regulado desde la óptica internacional, pero cabría preguntarse si el legislador español debería haber dispuesto una remisión expresa a los Convenios apropiados, en lugar de aludir genéricamente a todos

¹⁶⁶ El Título I regula la ordenación administrativa de la navegación, y su Capítulo III trata sobre el régimen general de navegación marítima.

¹⁶⁷ En este sentido, el art. 182 de la LNM, relativo a las obligaciones técnicas del capitán, determina que es él quien debe gestionar todas las actuaciones relativas a la seguridad operacional del buque y a la prevención de la contaminación.

¹⁶⁸ Cabe recordar que, al formar parte del ordenamiento jurídico interno, la aplicación de la LNM será de carácter supletorio a las disposiciones convencionales que hayan sido debidamente ratificadas y publicadas, de acuerdo con los arts. 96.1 de la Constitución Española y 1.5 del CC.

ellos, a fin de facilitar la tarea del operador jurídico a la hora de explorar y analizar los Convenios internacionales potencialmente aplicables¹⁶⁹.

La regulación de la prevención de la contaminación marina en la LNM encuentra su continuidad en el Capítulo IV del Título II (arts. 97 a 107)¹⁷⁰. En materia de seguridad de los buques, éstos se habrán de someter a controles técnicos ejecutados por la Administración marítima (art. 98) o por sociedades de clasificación (arts. 101.2 y 106.1), pudiendo ser suspendidos en la prestación de servicios si no se encuentran en condiciones de navegabilidad o no cumplen la normativa de seguridad y prevención de la contaminación (art. 100). Por el contrario, aquellas embarcaciones que cumplan con la regulación en materia de seguridad marítima recibirán un certificado (art. 101) que presumirá, *iuris tantum*, su buen estado y su idoneidad para navegar (art. 103.1). Como se puede apreciar, se trata de una regulación fuertemente inspirada tanto en el MARPOL como en la legislación europea concerniente a la seguridad marítima.

4.2. Otra normativa española

Al margen de la LNM, resulta preciso aludir brevemente a las leyes que completan el ordenamiento jurídico nacional en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación. En este sentido, ha jugado un rol fundamental el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario¹⁷¹, y por el cual se dio cumplimiento al mandato del art. 6 del OPRC/90.

Este Real Decreto, que recoge una serie de aspectos técnicos y administrativos relativos a las operaciones con hidrocarburos que tienen lugar en aguas españolas, quedó parcialmente derogado por el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina¹⁷², hoy en día plenamente vigente. Con este último instrumento legal se actualizó y mejoró el régimen previsto por su antecesor, estableciendo un sistema de coordinación entre las diversas Administraciones Públicas intervinientes y proporcionando un marco normativo integral

¹⁶⁹ ÁLVAREZ RUBIO, J.J., Op. Cit. Nota 165, págs. 750 y ss.

¹⁷⁰ El Título II abarca las cuestiones relativas a los vehículos de la navegación, y su Capítulo IV regula la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación.

¹⁷¹ BOE núm. 39, de 14 de febrero de 2004, págs. 6878 a 6883.

¹⁷² BOE núm. 13, de 15 de enero de 2013, págs. 1793 a 1806.

en la lucha contra la contaminación marina. De hecho, su ámbito de aplicación abarca todos los casos de contaminación marina, independientemente de su origen o naturaleza.

Asimismo, han sido numerosas las normas elaboradas por el legislador español en desarrollo del art. 45 de la Constitución Española. Las más relevantes son la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas¹⁷³; la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental¹⁷⁴; la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino¹⁷⁵; o el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante¹⁷⁶. Un punto en común de esta amalgama de normas es que en todas ellas se establecen sanciones administrativas para los infractores de la normativa medioambiental, en cumplimiento del claro mandato del art. 45.3 de la Constitución Española¹⁷⁷.

En este sentido, las disposiciones represivas en materia de la protección del medioambiente marino no se hallan circunscritas al Derecho administrativo. No en vano, nuestro Código Penal (CP)¹⁷⁸ recoge conductas punibles en relación con el medioambiente en el Título XVI del Libro II. Concretamente, en su Capítulo III, de los delitos contra los recursos naturales y el medioambiente (arts. 325 a 331); e incluso en su Capítulo IV, de los delitos relativos a la protección de la flora, la fauna y los animales domésticos (arts. 332 a 337 bis).

De esta manera, el vertido de sustancias nocivas y contaminantes al mar, como un derrame de hidrocarburos, puede ser constitutivo de un delito contra los recursos naturales y el medioambiente, tipificado en el art. 325; o también de un delito de daños a los espacios naturales protegidos, tipificado en el art. 330. En ambos casos, no se castigarán únicamente las conductas dolosas, sino que el art. 331 sanciona con la pena inferior en grado los hechos cometidos por imprudencia grave¹⁷⁹. Cabe apuntar, finalmente, que esta serie de delitos no exigen la producción material de un daño para su consumación, sino

¹⁷³ BOE núm. 181, de 29 de julio de 1988, págs. 23386 a 23401.

¹⁷⁴ BOE núm. 255, de 24 de octubre de 2007, págs. 43229 a 43250.

¹⁷⁵ BOE núm. 317, de 30 de diciembre de 2010, págs. 108464 a 108488.

¹⁷⁶ BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011.

¹⁷⁷ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, págs. 433 a 435.

¹⁷⁸ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995).

¹⁷⁹ De hecho, en enero de 2016, la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, en su STS 865/2015 (RJ 1167/2014), condenó al que fuera capitán del Prestige en el momento de su siniestro a dos años de prisión por un delito medioambiental, tras apreciar una grave negligencia por su parte, al no haber calibrado correctamente los evidentes riesgos que entrañaba el hecho de navegar en unas condiciones meteorológicas extremadamente adversas.

que el reproche penal surgirá con la mera existencia de un riesgo que ponga en grave peligro la estabilidad ambiental del medio marino¹⁸⁰.

En definitiva, el ordenamiento español prevé un completo sistema coercitivo que, a través tanto de sanciones administrativas como de castigos penales, debe cumplir un papel disuasorio de las conductas transgresoras de la normativa de protección medioambiental. Ello coadyuva a prevenir la contaminación del medio marino y, por consiguiente, a garantizar su preservación.

5. Controversias de la regulación actual

Tal y como ya se ha tenido la oportunidad de constatar, el marco normativo que otorga cobertura jurídica a la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos ha experimentado sucesivas mejoras y actualizaciones, hasta convertirlo en un sistema relativamente eficaz y homogéneo a nivel internacional. Sin embargo, antes de dar por concluido el presente bloque temático, se considera oportuno aludir de manera expresa a las limitaciones más relevantes que presenta la regulación actual, someramente mencionadas con anterioridad.

5.1. El Estado ribereño en la ZEE: desprovisto de competencias y huérfano ante el problema de los pabellones de conveniencia

No cabe duda de que el ámbito de actuación que la CNUDM otorga al Estado ribereño en su ZEE es muy reducido, pues tan solo podrá tomar medidas directas contra un buque que navegue sobre la ZEE cuando éste haya infringido las reglas internacionales en materia de prevención de la contaminación y, como consecuencia de dicho quebrantamiento, se haya producido efectivamente una depauperación del medio marino derivada de un previo vertido de hidrocarburos (arts. 220.5 y 220.6). Por el contrario, es el Estado del pabellón el que debe garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan con la normativa internacional (art. 217), para lo cual goza de un amplio margen de actuación.

En otras palabras, la labor del Estado ribereño en términos preventivos únicamente tiene una función complementaria con respecto a las medidas adoptadas el Estado del pabellón, lo cual contrasta con el hecho de que las consecuencias del perjuicio ambiental

¹⁸⁰ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 435.

las padecerá aquél y no este último¹⁸¹. Es más, resulta abusivo que la carga de poner en práctica las medidas paliativas para erradicar cualquier vestigio de contaminación recaiga sobre el Estado ribereño, cuando lo cierto es que, en la mayoría de los casos, si no ha podido prevenir la contaminación no es por falta de diligencia, sino por el constreñimiento al que le somete el marco normativo de la CNUDM¹⁸². Es necesario que el ordenamiento internacional conceda a los Estados ribereños mayores facultades para actuar de manera preventiva en su ZEE, tal y como hizo el legislador estadounidense con su *Oil Pollution Act* de 1990, tras cuya entrada en vigor no se ha registrado ningún accidente medioambiental de relevancia protagonizado por buques en aguas bajo su jurisdicción¹⁸³.

Ciertamente, el Estado ribereño no debe obstaculizar arbitrariamente la libertad del comercio internacional, pero la realidad es que el legislador internacional ha otorgado una intolerable prevalencia a la vertiente económica de la navegación sobre la protección del medio marino, lo que obstaculiza la consecución de los objetivos planteados por la propia CNUDM¹⁸⁴. En este contexto, sería deseable que los preceptos de la CNUDM fuesen interpretados a la luz de su Preámbulo, el cual confiere un lugar privilegiado a la protección del medio marino. Los intereses colectivos, relativos a la preservación de mares y océanos, no deberían verse menoscabados por los intereses privados derivados de la navegación comercial¹⁸⁵.

De todas formas, la carencia de competencias del Estado ribereño para tomar medidas preventivas en su ZEE no sería un problema si los Estados del pabellón cumpliesen diligentemente con su obligación de garantizar que los buques que enarbolan su bandera respeten los estándares internacionales en materia de seguridad marítima. Desafortunadamente, esto no ocurre en la práctica, y lo cierto es que es habitual que las empresas navieras exploren la geografía mundial con ánimo de matricular sus buques en aquellos Estados que más ventajas económicas y jurídicas ofrezcan, que acostumbran a ser también los que menos atención prestan a la normativa ambiental internacional¹⁸⁶.

¹⁸¹ JUSTE RUIZ, J., “Libertad de navegación e intereses de los Estados ribereños”, en SOBRINO HEREDIA, J.M., *Mares y océanos en un mundo en cambio: tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, pág. 270.

¹⁸² QUEL LÓPEZ, F.J., y BOLLO AROCENA, M.D., Op. Cit. Nota 72, págs. 37 y 38.

¹⁸³ JUSTE RUIZ, J., Op. Cit. Nota 45, págs. 24 y 25.

¹⁸⁴ PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J., Op. Cit. Nota 48, pág. 49.

¹⁸⁵ JUSTE RUIZ, J., Op. Cit. Nota 181, pág. 273.

¹⁸⁶ JORGE URBINA, J., Op. Cit. Nota 51, pág. 231.

Ello genera el conocido problema de las banderas de conveniencia, que alude a aquellos Estados cuyos pabellones permiten al buque eludir el cumplimiento de estrictas leyes internacionales, en un sentido análogo al de los mal denominados paraísos fiscales¹⁸⁷. La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte elabora y revisa anualmente una lista de pabellones que considera de conveniencia, entre los que destacan países que ni siquiera tienen salida al mar, como Moldavia o Mongolia¹⁸⁸, dato suficientemente revelador del carácter fraudulento de esta práctica. De hecho, buques como el Torrey Canyon o el Prestige, ambos protagonistas de sonoros accidentes marítimos, portaban pabellones de conveniencia (liberiano y bahameño, respectivamente) de países que voluntariamente han decidido quedarse al margen de la normativa internacional en materia de lucha contra la contaminación marina.

Por consiguiente, paralelamente al refuerzo de las competencias de los Estados ribereños en la ZEE, se hace necesario abordar el problema de los pabellones de conveniencia. A tal efecto, se deben ofrecer incentivos para matricular los buques en países comprometidos con la protección del medio marino, al mismo tiempo que se debe profundizar en el intercambio fluido de información a nivel internacional. En suma, se han de tejer fuertes redes de cooperación global para impedir que los buques ostenten pabellones de países con los que no tienen nada en común. Tal y como establece tajantemente el art. 91.1, inciso tercero de la CNUDM: “Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque”.

5.2. La falta de poder coactivo de la OMI y la consiguiente dificultad en implementar su producción normativa. Similitudes con la Unión Europea

No cabe duda de que el mejor ámbito para abordar la problemática relativa a la preservación del medio marino es el internacional. Tampoco cabe duda de que la OMI se halla firmemente comprometida en la lucha contra la contaminación marina y en el uso sostenible de los mares y océanos. Sin embargo, su condición de organismo internacional dificulta la puesta en práctica de la normativa elaborada en su seno. No en vano, la soberanía de la que gozan los Estados en el ejercicio de sus competencias les confiere un

¹⁸⁷ Los paraísos fiscales son territorios que ostentan unos regímenes tributarios particularmente laxos, incluso para personas no residentes en ellos. Su nomenclatura proviene de una errónea traducción del inglés, lengua en la que son denominados *tax havens* (refugios fiscales), y no *tax heavens* (paraísos fiscales).

¹⁸⁸ Otros pabellones de conveniencia son los de Bahamas, Gibraltar, Liberia, Malta o incluso Corea del Norte. En este sentido, véase: <http://www.itfglobal.org/es/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>

alto grado de autonomía a la hora de decidir su adhesión a los instrumentos convencionales, así como a la hora de tomar medidas concretas en su ejecución. Por tanto, la efectividad de la labor de la OMI se halla subordinada a la discrecionalidad de los Estados, especialmente de aquéllos más poderosos a nivel económico, al ser quienes aglutinan un mayor nivel de actividad comercial por vía marítima. Ello determina una actitud excesivamente condescendiente de la OMI hacia dichos Estados, que se traduce en el desarrollo de normas internacionales concordantes con sus intereses, a fin de asegurar su implementación¹⁸⁹.

Asimismo, el hecho de que en la actualidad sean 172 los Estados miembro de la OMI implica que la tarea de conjugar tantos intereses geopolíticos suponga un esfuerzo titánico. No ocurre lo mismo en el interior de la Unión Europea, ya que, al estar constituida por únicamente 28 Estados, la compatibilización de intereses y la eficacia de las normas dictadas son objetivos más asequibles desde el punto de vista político. Sin embargo, también en la Unión Europea se aprecian problemas de implementación de la normativa. De hecho, una cuestión fundamental es que gran parte de las medidas tomadas en el campo de la seguridad marítima han sido articuladas a través de directivas, lo cual ha acarreado innumerables problemas en términos de transposición de las mismas a los ordenamientos jurídicos nacionales¹⁹⁰.

En cualquier caso, la Unión Europea ha mostrado siempre un sincero interés en hacer suyas las medidas propuestas por la OMI¹⁹¹. Pese a que la acción europea no deja de ser unilateral, la preocupación de las instituciones europeas por coordinar sus actuaciones con el marco jurídico internacional coadyuva a que la labor de la OMI se asegure un cierto grado de eficacia, al menos a nivel europeo. Ello debe ser recibido satisfactoriamente, si bien se debe continuar haciendo especial hincapié en que la tendencia jurídica debe ser la de unificar la normativa en el plano internacional, para lo cual resulta indispensable un compromiso serio y efectivo de los Estados en acatar las disposiciones de la OMI¹⁹².

¹⁸⁹ HUERTA VIESCA, M.I. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., “Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige”, en ARROYO, I., *Estudios de Derecho Marítimo*. Editorial Alferal, 2004, pág. 393.

¹⁹⁰ IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I., Op. Cit. Nota 88, págs. 81 y 82.

¹⁹¹ SOBRINO HEREDIA, J.M., Op. Cit. Nota 104, pág. 856.

¹⁹² SOBRINO HEREDIA, J.M., Op. Cit. Nota 6, pág. 84.

III. RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN MARINA POR HIDROCARBUROS

Una vez analizada la cuestión de la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos, resulta procedente estudiar los mecanismos indemnizatorios de reparación patrimonial que el Derecho prevé para resarcir los daños efectivamente producidos tras un derrame de hidrocarburos al mar. Nuevamente, se trata de una vertiente del Derecho marítimo altamente internacionalizada, en la medida en que las leyes internas resultan palmariamente insuficientes para abordar supuestos jurídicos que, como el presente, involucran a una multitud de Estados soberanos¹⁹³.

1. Consideraciones previas

Con carácter previo a analizar la normativa correspondiente, es preciso realizar determinadas puntualizaciones con respecto a la institución jurídica de la responsabilidad civil. En primer lugar, se ha de determinar la naturaleza contractual o extracontractual de la responsabilidad surgida a raíz de los daños por contaminación marina, pues ello significará la aplicación de un régimen jurídico distinto en el marco de la Unión Europea: o bien el RR-I, o bien el RR-II, respectivamente¹⁹⁴. Ambos tipos de responsabilidad, mutuamente excluyentes, resultan fácilmente distinguibles en el plano teórico: la responsabilidad civil extracontractual tiene como origen la producción de un daño; mientras que la responsabilidad civil contractual deriva del incumplimiento de un contrato, sin que resulte necesario que se produzca ninguna clase de daño.

No obstante, lo cierto es que, a nivel práctico, su diferenciación dista de ser pacífica, especialmente en el caso de los daños producidos en el transcurso de la ejecución de un contrato¹⁹⁵. Es el caso de los vertidos accidentales de hidrocarburos al mar, en los que, en el intento de ejecutar la prestación contractual consistente en el transporte marítimo de una carga determinada, se produce un daño al medio marino. En estos casos, la problemática radica en esclarecer si el perjuicio acaecido es una consecuencia concreta del incumplimiento del contrato, en cuyo caso la responsabilidad civil tendría carácter

¹⁹³ BELINTXON MARTÍN, U., “La responsabilidad civil en el Derecho Marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011, pág. 205.

¹⁹⁴ Sin perjuicio de la regla de especialidad. En este sentido, véanse las Notas 33 y 34.

¹⁹⁵ PEÑA, F. y REGLERO, F., “Tema XII: La responsabilidad civil”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (Coord.), *Manual de Derecho Civil: Obligaciones*. Editorial Bercal, 2011, pág. 190.

contractual; o si, por el contrario, el contrato de transporte marítimo opera como simple precedente causal a la producción de un daño ajeno al ámbito contractual, en cuyo caso nos hallaríamos ante una responsabilidad civil extracontractual¹⁹⁶.

En España, el TS ha intentado solventar la problemática de los casos limítrofes entre responsabilidad contractual y extracontractual a través de la doctrina jurisprudencial de la yuxtaposición de responsabilidades o de la unidad de la culpa civil, en virtud de la cual se le confiere al sujeto damnificado un derecho de opción que, al ser ejercitado, le permite elegir entre el cauce contractual o la vía extracontractual para exigir la reparación patrimonial¹⁹⁷. No obstante, este remedio jurisprudencial, concebido especialmente para supuestos en los que el daño se produce sobre la integridad física de las personas, no resulta en absoluto extrapolable al ámbito de la contaminación marina por hidrocarburos, de manera que se hace preciso acudir a otros criterios más apropiados tanto a nivel material como a nivel espacial.

En este sentido, el TJUE ha determinado, como consecuencia de una línea jurisprudencial abundante y consolidada, que aquellos casos fronterizos entre la responsabilidad civil contractual y la extracontractual se dirimirán por la vía contractual cuando exista un acuerdo de voluntades entre las partes a tal efecto¹⁹⁸. Con ello, además, el TJUE ha logrado instaurar un concepto de contrato plenamente autónomo e independiente de los ordenamientos jurídicos nacionales, lo que sin duda contribuye a armonizar el Derecho internacional privado en el seno de la Unión Europea¹⁹⁹.

Por consiguiente, salvo que las partes, al formalizar el contrato de transporte marítimo, prevean específicamente que la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos constituye una obligación contractual más, cualquier perjuicio de esta índole habrá de ser ventilado por la vía extracontractual²⁰⁰. En definitiva, los daños derivados de la contaminación marina por hidrocarburos darán lugar, con carácter

¹⁹⁶ *Ibidem*, pág. 191.

¹⁹⁷ *Ibidem*.

¹⁹⁸ Véanse, a este sentido, la STJUE de 22 de marzo de 1983, sobre el caso Peters contra ZNAV; o la STJUE de 8 de marzo de 1988, sobre el asunto SPRL Arcado contra SA Haviland.

¹⁹⁹ ARENAS GARCÍA, R., “La distinción entre obligaciones contractuales y obligaciones extracontractuales en los instrumentos comunitarios de Derecho internacional privado”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. VI, 2006, págs. 403 a 411.

²⁰⁰ RODRÍGUEZ DOCAMPO, M.J., “Responsabilidad Civil por contaminación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*. Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, 2006, pág. 526.

general, a una responsabilidad civil extracontractual generada tras la realización de un riesgo no previsto en el contrato de transporte marítimo.

En el ordenamiento jurídico español, el Derecho de daños es el encargado de regular los supuestos que originan una responsabilidad extracontractual. Este sector del ordenamiento distingue dos criterios o títulos de imputación, mutuamente excluyentes, que determinan la obligación de reparar el daño que pesa sobre el causante del mismo: el subjetivo y el objetivo²⁰¹. Según el título de imputación empleado, los condicionantes para apreciar responsabilidad extracontractual sobre el sujeto serán diferentes, si bien en ambos casos será exigible la existencia de un daño indemnizable, así como la convergencia de un nexo causal entre una determinada conducta y la producción efectiva del daño.

Por una parte, el criterio de imputación subjetivo exige, para atribuir la obligación de indemnizar, la concurrencia de culpa en el comportamiento del sujeto causante del daño. Dicha culpa será apreciada tanto cuando se actúe conscientemente en vulneración de los intereses jurídicamente protegidos (conducta dolosa), como cuando el comportamiento carezca de la debida diligencia exigible a nivel jurídico (conducta negligente). De no existir conducta culposa, no cabe apreciar la obligación de reparar el daño si el título de imputación empleado es el subjetivo²⁰².

Por otra parte, el criterio de imputación objetivo prescinde de la culpa para apreciar responsabilidad civil en el sujeto causante del daño. Por tanto, basta con la producción efectiva de un perjuicio a consecuencia de una determinada acción, sin necesidad de imputar una actitud culposa al causante. Generalmente, se emplea el criterio objetivo en aquellas actividades que entrañan un mayor peligro, a fin de asegurar la reparación del daño producido sobre intereses objeto de una protección jurídica especialmente fuerte²⁰³.

²⁰¹ PEÑA, F. y REGLERO, F., Op. Cit. Nota 195, págs. 196 y ss.

²⁰² La responsabilidad subjetiva constituye el régimen general del Derecho de daños español, pues así se deriva del art. 1902 del CC, cuyo tenor literal es el siguiente: “El que por acción u omisión causa daño a otro, *interviniendo culpa o negligencia*, está obligado a reparar el daño causado”.

²⁰³ Así ocurre, por ejemplo, en el régimen de responsabilidad aplicable a los daños causados con motivo de la circulación de vehículos a motor; o en la responsabilidad surgida a raíz de daños nucleares o producidos por materiales radiactivos. En este sentido, véanse, respectivamente: el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004); y la Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares o Producidos por Materiales Radiactivos (BOE núm. 127, de 28 de mayo de 2011, págs. 52951 a 52975).

En este sentido, las soluciones aportadas por el legislador internacional en materia de contaminación marina por hidrocarburos se basan esencialmente en un sistema de responsabilidad objetiva, de manera que la clásica subjetividad predicada por las figuras tradicionales del Derecho civil español queda, a priori, erradicada. El fundamento de establecer un título de imputación objetivo reside, además de en el intenso riesgo que comporta para el medio marino el transporte marítimo de hidrocarburos, en el hecho de que la determinación de las causas de los accidentes marítimos es siempre compleja, debido a la variedad de circunstancias técnicas, humanas y meteorológicas que confluyen en la producción de los siniestros. Ello conlleva una excesiva dificultad a la hora de demostrar actitudes culposas en las personas implicadas, de manera que un sistema de responsabilidad subjetiva complicaría las opciones de los perjudicados de obtener una indemnización y, por tanto, de reparar el daño²⁰⁴. Por ello, la instauración de un sistema de responsabilidad objetiva en este ámbito particular resulta muy apropiada.

De este modo, como se tendrá la oportunidad de constatar a continuación, los regímenes internacionales determinan, con sus correspondientes matices, que la obligación de reparar el daño medioambiental causado recaerá sobre el propietario del buque²⁰⁵, independientemente de que su conducta haya resultado culposa. Eso sí, tal responsabilidad tendrá carácter limitado, lo que parte de la doctrina considera un privilegio histórico desprovisto de justificación en la actualidad²⁰⁶. En definitiva, esta serie de particularidades determina que las normas reparatorias de los daños por contaminación marina por hidrocarburos no resulten aplicables a otros ámbitos jurídicos, por lo que se trata de una materia que cuenta con un elevado grado de especialización²⁰⁷.

2. Convenios internacionales aplicables

El accidente del Torrey Canyon, acaecido en 1967, supuso, sin lugar a duda, un antes y un después en la regulación jurídica de las cuestiones relativas a la contaminación marina por hidrocarburos. Una de las reivindicaciones que con más ímpetu se exigió en

²⁰⁴ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, págs. 436 y 437.

²⁰⁵ En relación con la designación del propietario del buque como sujeto responsable de los daños ocasionados por la contaminación marina por hidrocarburos, se ha de señalar que ello es así incluso cuando quien explote el buque sea una tercera persona. Es decir, la responsabilidad no recaerá sobre el armador, sino que la obligación de reparar el daño se imputa siempre al propietario, al ser éste una figura más fácil de identificar gracias a los registros públicos. En este sentido, véase: RODRÍGUEZ DOCAMPO, M.J., Op. Cit. Nota 200, págs. 529 a 534.

²⁰⁶ BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, págs. 195 a 197.

²⁰⁷ RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*. Escuela de Administración Marítima, Bilbao-Vitoria, 1987, pág. 284.

aquella coyuntura fue la de establecer un sistema eficaz de indemnización de daños causados por contaminación marina, para lo cual resultaba imprescindible un amplio consenso internacional. Fue en este contexto cuando vieron la luz el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969 (CLC/69) y ratificado por España en 1970²⁰⁸; y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, hecho en Bruselas el 18 de diciembre de 1971 (Fondo/71) y al cual se adhirió España en 1981²⁰⁹.

Estos dos antiguos Convenios representan, en el plano internacional, el marco jurídico original atinente a la responsabilidad civil por contaminación marina por hidrocarburos. Sin embargo, fueron modificados sustancialmente en el año 1992 por dos Protocolos, de manera que en la actualidad son conocidos como el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CLC/92) y el Convenio del Fondo de 1992 (Fondo/92)²¹⁰. Estos dos instrumentos, junto con el Protocolo de 2003 que enmienda el Fondo/92 en el sentido de implementar un fondo complementario que refuerza la indemnización máxima disponible; y el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por los hidrocarburos para combustible de buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 (BUNKERS/01) y de aplicación subsidiaria al CLC/92, son las cuatro principales normas internacionales que conforman el panorama legislativo aplicable en materia de responsabilidad civil por daños causados por contaminación marina por hidrocarburos. Con arreglo al principio de especialidad, estos Convenios internacionales serán de aplicación preferente al RB-I bis, en lo relativo a competencia judicial internacional; y al RR-II, en lo concerniente a la ley aplicable.

2.1. Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos (CLC/92)

El CLC/92, al que España se adhirió en 1995²¹¹, regula la responsabilidad de los propietarios de los petroleros por aquellos daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos. A tal efecto, establece un régimen de responsabilidad objetiva pero

²⁰⁸ BOE núm. 58, de 8 de marzo de 1976, págs. 4789 a 4794.

²⁰⁹ BOE núm. 60, de 11 de marzo de 1982, págs. 6435 a 6441.

²¹⁰ De hecho, el Fondo/71 dejó de estar en vigor en el año 2002, cuando el número de Estados parte del mismo cayó por debajo de los veinticinco.

²¹¹ BOE núm. 225, de 20 de septiembre de 1995, págs. 28081 a 28087.

limitada en función del arqueo del buque, a la vez que impone al propietario la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil que garantice el pago de las indemnizaciones. Sobre estas cuestiones se incidirá a continuación, pero antes resulta necesario precisar determinados conceptos en atención a su ámbito de aplicación, tanto material como territorial²¹², cuestiones que figuran respectivamente en los arts. 1 y 2.

En primer lugar, llama la atención que el art. 1.1 del CLC/92 defina al buque como “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, *construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga*”. De la presente definición se infiere que, a efectos del CLC/92, únicamente son buques aquellas naves destinadas al transporte de hidrocarburos, es decir, los petroleros o buques-tanque. Se trata de una delimitación material similar a la contenida en la Regla 1.4 del Anexo I del MARPOL²¹³ y que excluye del ámbito del CLC/92 a aquellas embarcaciones que no se hallen capacitadas para transportar como carga -y no meramente como combustible- estas sustancias, a las cuales les será de aplicación el Convenio BUNKERS/01²¹⁴.

De hecho, en relación con los hidrocarburos, el art. 1.5 detalla que se consideran tales *todos* los hidrocarburos persistentes de origen mineral, independientemente de que se transporten a modo de mercancía o de que sean empleados como combustible para la propulsión del buque. Por tanto, el CLC/92 realiza una delimitación extensiva del concepto de hidrocarburos, a fin de abarcar las sustancias derivadas del petróleo más contaminantes para el medio marino. Sin embargo, el CLC/92 no es aplicable a los hidrocarburos no persistentes, tales como la gasolina o el queroseno²¹⁵.

En cuanto a la figura del propietario, el art. 1.3 la define como “la persona o las personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o las personas propietarias del mismo”. Por consiguiente, se ha de estar, en primer lugar, a lo dispuesto en los documentos de matriculación del buque; y, subsidiariamente, se declara que será dueño del buque quien ostente la propiedad del mismo. Cabe apuntar

²¹² MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. “La contaminación marina por hidrocarburos y el Proyecto de Ley General de Navegación marítima: una amalgama de Fuentes normativas”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011, pág. 144.

²¹³ Véase la nota 65.

²¹⁴ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del «Prestige»”, en *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, Núm. 5, 2003, pág. 58.

²¹⁵ MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., Op. Cit. Nota 212, pág. 144.

que, por mor del art. 1.4, el Estado de la matrícula del buque será aquél en el que se halle matriculado éste; y, en su defecto, tal condición la ostentará el Estado del pabellón.

Como ya se ha adelantado, recae sobre el propietario la obligación de indemnizar en caso de producción de daños. No obstante, el concepto genérico de daños resulta demasiado ambiguo, de manera que el art. 1.6 precisa qué se entiende por “daños ocasionados por contaminación”. En primer lugar, el art. 1.6.a) considera daños a efectos del CLC/92 las “pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos”, independientemente de que sean accidentales o deliberados. Sin embargo, el art. 1.6.a) continúa puntualizando que “la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, *estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que se vayan a tomar*”. Con esta acotación del alcance de la indemnización por daños ecológicos se pretende disponer de un indicador objetivo que permita valorar cuantitativamente el perjuicio efectivamente producido, impidiendo así estimaciones subjetivas y puramente especulativas²¹⁶.

En segundo lugar, el art. 1.6.b) también considera daños “el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños ulteriormente ocasionados por tales medidas”. La presente disposición normativa permite obtener una indemnización de valor equivalente al de todas aquellas medidas que, aun habiendo sido puestas en práctica con carácter previo al derrame de hidrocarburos, estuvieran dirigidas a prevenir o minimizar los daños potenciales por contaminación marina por tales sustancias. No obstante, para optar a la indemnización, tales medidas deben ser razonables y debe existir una amenaza inminente de contaminación, lo que se traduce en que únicamente se encuentran incardinadas en el presente precepto aquellas medidas tomadas en el ínterin transcurrido entre la producción del suceso²¹⁷ y el efectivo vertido de hidrocarburos al mar²¹⁸.

En lo concerniente al ámbito geográfico de aplicación del CLC/92, el art. 2 se apoya en la diferenciación de daños descrita en el art. 1.6 para señalar que el Convenio se aplicará “exclusivamente” a los daños ocasionados al territorio de un Estado parte, incluido su mar territorial y su ZEE; así como a las medidas preventivas, “dondequiera

²¹⁶ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, págs. 441 y 442.

²¹⁷ En este contexto, el art. 1.8 determina que un suceso será “todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación”.

²¹⁸ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 442.

que se tomen”. Por tanto, resulta pertinente señalar, en primer lugar, que el CLC/92 es de aplicación a toda aquella contaminación que lesione el territorio de un Estado parte, independientemente del pabellón del buque causante y del lugar en el que ocurra materialmente el accidente; y, en segundo lugar, que las medidas preventivas quedan siempre sometidas al régimen convencional del CLC/92, sin importar dónde se tomen o dónde desplieguen efectos.

En este contexto, cabe observar que, salvo en lo concerniente a las medidas preventivas, todo incidente cuyos efectos se manifiesten exclusivamente en alta mar queda excluido del CLC/92²¹⁹. Igualmente llamativo es el hecho de que el art. 2 no exija ninguna nota de internacionalidad en los daños producidos, de modo que los sucesos de contaminación provocados por un petrolero matriculado en un Estado parte que repercutan en el territorio de ese mismo Estado se regirán por el sistema del CLC/92, pese a tratarse de relaciones jurídicas internas²²⁰.

Al fin, en el art. 3 se encuentra la imputación de responsabilidad al propietario del buque. El art. 3.1 establece que “el propietario del buque, al tiempo de producirse un suceso [...] será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso”. Como se puede apreciar, la atribución de responsabilidad al propietario del buque no se hace depender de que haya desempeñado una actitud culposa, lo cual coincide con los regímenes de responsabilidad objetiva. Es más, aun cuando el propietario no haya intervenido en absoluto en el suceso, la responsabilidad seguirá pesando sobre él, sin perjuicio de la hipotética vía de regreso que pueda ejercer ulteriormente contra el sujeto causante del siniestro (v.g.: el armador).

De hecho, el art. 3.4 impide que la tripulación del buque sea objeto de las acciones de reclamación de daños ejercitadas por los perjudicados, de tal modo que la responsabilidad se canaliza de manera exclusiva a través de la figura del propietario²²¹. Ello implica la prohibición de ejercer acciones tendentes a sortear los límites impuestos por el CLC/92, lo que, en definitiva, facilita la reparación patrimonial, al concentrar toda la responsabilidad en un único sujeto de fácil identificación²²².

²¹⁹ BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, pág. 208.

²²⁰ GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., Op. Cit. Nota 3, pág. 722.

²²¹ MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., Op. Cit. Nota 212, pág. 146.

²²² GABALDÓN GARCÍA, J.L., “Análisis de algunos casos concretos de responsabilidad marítima y de su limitación”, en *VI Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*. Gobierno Vasco, 1998, pág. 238.

Asimismo, la existencia de un criterio de imputación objetivo en la problemática de la contaminación marina por hidrocarburos resulta plenamente acorde a los riesgos inherentes que tiene la actividad comercial del transporte de hidrocarburos por vía marítima. No en vano, incluso cuando todos los actores intervinientes actúen de la manera más diligente posible, la amenaza de contaminación marina permanece siempre latente. Por ello, de existir un sistema de responsabilidad subjetiva, todos aquellos siniestros en los que no mediase ni dolo ni negligencia o, cuando menos, no se consiguiese probar su concurrencia, quedarían inaceptablemente exonerados de la obligación de resarcir a las víctimas. Por el contrario, el régimen de responsabilidad objetiva permite garantizar la reparación patrimonial del daño²²³.

No obstante, la objetividad predicada por el art. 3.1 queda mitigada por las disposiciones de los arts. 3.2 y 3.3, que señalan unas causas determinadas cuya apreciación determinará que el propietario quede eximido de responsabilidad²²⁴. Tales causas tienen que ver con que los daños sean debidos “totalmente” a un acto de guerra o a un caso de fuerza mayor (art. 3.2.a)), a la acción u omisión de un tercero con intención de causar daño (art. 3.2.b)), a la negligencia de las autoridades responsables del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas (art. 3.2.c)), o a la acción u omisión dolosa o negligente de la persona que los haya sufrido (art. 3.3). En este último caso, se modula la exoneración de responsabilidad, al abrir la puerta a una dispensa parcial si la culpa del sujeto que haya sufrido los daños es igualmente parcial, y no total. Parte de la doctrina ha afirmado que, a partir de los supuestos de exoneración de responsabilidad previstos en los arts. 3.2 y 3.3, se puede colegir que el régimen de responsabilidad del CLC/92 no es realmente objetivo, sino que únicamente se trataría de un sistema subjetivo con inversión de la carga de la prueba²²⁵.

Por su parte, el art. 5 regula las vicisitudes relativas a la limitación de la responsabilidad del propietario del buque, que diferirá en función del arqueo. La limitación de la responsabilidad que figura en el CLC/92 viene determinada en lo que se denomina “unidades de cuenta”, las cuales se hallan indexadas al “Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional”²²⁶. De esta

²²³ MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., Op. Cit. Nota 212, págs. 145 y 146.

²²⁴ En todo caso, será siempre el propietario quien ostente la carga de probar tales circunstancias.

²²⁵ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 439.

²²⁶ Los derechos especiales de giro, creados en 1969, son activos intercambiables por monedas de libre uso. El valor de un derecho especial de giro se calcula a través de una combinación de los valores del euro, el dólar estadounidense, la libra esterlina, el yen japonés y el renminbi chino. A fecha de 13 de enero de 2018,

manera, la redacción actual del art. 5.1 establece que el propietario de un buque cuyo arqueo sea inferior a 5000 toneladas responderá por un máximo de 4.510.000 unidades de cuenta, sumando 631 unidades de cuenta adicionales por cada tonelada de arqueo que exceda de dicho umbral, hasta un máximo absoluto de 89.770.000 unidades de cuenta.

Al margen de cuestiones cuantitativas, el art. 5 también establece unos requisitos que el propietario del buque debe cumplir si desea acogerse a la limitación de la responsabilidad. Ello quiere decir que tal limitación dista de ser absoluta, sino que se trata de un beneficio únicamente extrapolable a aquellos propietarios que hayan mantenido una actitud especialmente diligente y cumplidora de los preceptos del CLC/92.

De esta manera, el art. 5.2 subordina la limitación a la ausencia de comportamiento doloso del propietario, al exponer que “no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción u omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños”. Por tanto, si el propietario incurrió en dolo a la hora de causar las lesiones contaminantes, no podrá disfrutar de la limitación de la responsabilidad. Se trata, no obstante, de un supuesto excepcional y extremadamente difícil de probar²²⁷.

Ello supone una gran novedad del CLC/92 con respecto al CLC/69, pues en la redacción original de este último no solo la conducta dolosa impedía acogerse a la limitación, sino también la conducta negligente²²⁸. Por el contrario, el CLC/92 no penaliza el comportamiento negligente del propietario del buque, algo que resulta difícil de comprender en un contexto en el que la tendencia internacional debe ser la de otorgar una mayor protección jurídica al medio marino, en lugar de retractarse de los logros conseguidos. Resulta igualmente llamativo que, dentro de la objetividad del régimen de responsabilidad del propietario, haya que acudir a criterios netamente subjetivos a la hora de discernir el merecimiento o no de limitación de la responsabilidad.

un derecho especial de giro equivalía a 1'176 euros o a 1'433 dólares estadounidenses. Para más información, véase: <http://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

²²⁷ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., Op. Cit. Nota 214, pág. 58.

²²⁸ El antiguo art. 5.2 del CLC/69 aludía expresamente a la existencia de culpa del propietario, la cual, interpretada en un sentido amplio, incluye actitudes dolosas y negligentes. Su texto literal era el siguiente: “Si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o *culpa del propietario*, éste no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el párrafo 1 de este artículo”.

En cualquier caso, la inexistencia de actitud dolosa no es el único condicionante que el CLC/92 exige al propietario del buque para limitar su responsabilidad. De hecho, el art. 5.3 determina la carga que pesa sobre el dueño de “constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad” si desea beneficiarse de dicha limitación. Una vez formado el fondo, éste “será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas”, por mor del art. 5.4. No resulta complicado percatarse de las similitudes que ello tiene con un procedimiento concursal, regido por el principio de *par conditio creditorum*. No en vano, el art. 5.4 no reconoce ningún tipo de preferencia entre las reclamaciones de los acreedores, sino que todos gozan de igual prioridad en sus pretensiones²²⁹. Asimismo, al producirse una afectación especial al fondo de los créditos surgidos tras la contaminación por hidrocarburos, el resto del patrimonio del propietario queda a salvo de las reclamaciones que se puedan llevar a cabo en este sentido, en virtud del art. 6.1.a)²³⁰.

El art. 5.3 determina, además, que el fondo deberá ser instituido “ante el tribunal u otra autoridad competente de los Estados contratantes en que se interponga la acción” de reclamación del daño, pudiendo a tal efecto depositar la cantidad total del fondo, así como también aportar una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable de acuerdo con la legislación del Estado en el que sea constituido dicho fondo. Es más, incluso cuando todavía no se haya interpuesto ninguna acción de resarcimiento de los daños, el fondo deberá ser igualmente constituido, si bien en este caso ante los tribunales o autoridades competentes de “cualquiera de los Estados contratantes en que pueda interponerse la acción”.

Con relación a los Estados ante cuyos tribunales el CLC/92 permite interponer dicha demanda, el art. 9.1 señala que serán competentes los órganos jurisdiccionales de aquellos Estados contratantes en cuyo territorio, incluidos el mar territorial y la ZEE, se hayan sufrido los daños por contaminación o se hayan tomado las medidas preventivas a

²²⁹ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, págs. 440 y 441.

²³⁰ Art. 6.1.a): “Cuando, a raíz de un suceso, el propietario haya constituido un fondo de conformidad con el artículo V y tenga derecho a limitar su responsabilidad:

a) ninguna persona que promueva una reclamación nacida de daños ocasionados por contaminación que se deriven de ese suceso podrá ejercer derecho alguno contra otros bienes del propietario en relación con dicha reclamación [...]”.

las que se refiere el art. 1.6.b)²³¹, en concordancia con el principio de proximidad²³². En el plano europeo, ello resulta consistente con el art. 7.2 del RB-I bis, el cual establece un foro especial en materia de daños a favor de los tribunales del lugar o lugares en los que se manifiesten los efectos lesivos, tal y como ha precisado la jurisprudencia del TJUE²³³.

En este contexto, cabe apuntar que las acciones a ejercer en el marco del CLC/92 están sujetas a prescripción extintiva, en los términos del art. 8. Este precepto establece dos plazos diferentes, de tres y de seis años desde la producción de los efectos lesivos, que deben ser interpretados en el sentido de que las acciones para reclamar daños directamente perceptibles tras el siniestro prescriben a los tres años; mientras que las acciones que exijan la reparación de daños que habían sido ignorados inicialmente tienen un plazo de prescripción de seis años²³⁴.

Más allá de la órbita europea, cabe apuntar que los tribunales estadounidenses no son competentes para conocer de los litigios interpuestos en el marco del CLC/92, ya que Estados Unidos no ratificó ni el CLC/69 ni el CLC/92. De hecho, tras siniestrarse en 1989 el Exxon Valdez, este país perdió definitivamente la confianza en la labor desempeñada por la OMI, optando en su lugar por desarrollar un régimen propio mucho más restrictivo en su *Oil Pollution Act* de 1990, que establece la responsabilidad ilimitada del propietario del buque. El hecho de que Estados Unidos no forme parte del CLC/92 no es una cuestión

²³¹ El tenor literal del art. 9.1 es el siguiente: “Cuando de un suceso se hayan derivado *daños ocasionados por contaminación en el territorio*, incluido el 1. mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, *o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio*, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente”.

²³² MESADA RODRIGUEZ, J., “Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos en el mar: competencia judicial internacional y actividad procesal del naviero y víctimas”, en SOBRINO HEREDIA, J.M., *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, págs. 528 y 529.

²³³ Véase la STJUE de 30 de noviembre de 1976, asunto 21/76, *Handelskwekerij G.J. Bier B.V. contra Mines de potasse d’Alsace SA*. El caso enfrentó a una empresa agrícola holandesa y a una empresa de extracción de potasas francesa. La sociedad francesa cargaba las potasas en embarcaciones para ser transportadas a través del río Rin, de manera que era frecuente que fracciones de potasas cayesen al agua y fueran transportadas, por las corrientes fluviales, hasta los Países Bajos y, en concreto, hasta la explotación agrícola de la empresa holandesa. Ello ocasionaba evidentes daños a los productos hortícolas de esta última sociedad, la cual decidió demandar a la empresa francesa ante los tribunales holandeses. Éstos dudaron de su competencia para enjuiciar unos daños cuyo origen se ubicaba en Francia, así que interpusieron cuestión prejudicial ante el TJUE, el cual resolvió, en el párrafo 25 de la citada sentencia, que “la acción judicial frente al demandado puede ser entablada, a elección del demandante, ante el Tribunal o bien del lugar donde ha sobrevenido el daño, o bien del lugar donde se ha producido el hecho causante que ocasiona el daño”.

²³⁴ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 444.

baladí, pues se trata de un país con un papel trascendental en el sector del transporte marítimo de hidrocarburos a nivel internacional²³⁵.

En otro orden de cosas, el art. 7 implementa un mecanismo dirigido a asegurar el pago de las indemnizaciones que puedan surgir a consecuencia de un proceso de reclamación de daños al amparo del CLC/92. En este sentido, el art. 7.1 obliga al propietario de un buque *matriculado en un Estado parte* que transporte más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga a “mantener un seguro u otra garantía financiera [...] por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad” estipulados en el art. 5.1, con el objetivo de cubrir en su totalidad “la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación”. Las autoridades competentes del Estado parte expedirán un certificado acreditativo “que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia”, en palabras del art. 7.2. Por tanto, el deber de emitir y controlar la validez del certificado recae sobre las autoridades del Estado donde se halle matriculado el buque.

En este sentido, el art. 7.8 resulta particularmente interesante, ya que permite al demandante ejercer una acción de reclamación directamente contra el asegurador del buque. Éste, no obstante, tiene a su disposición numerosos medios para defenderse de dicha acción directa, puesto que el propio art. 7.8 le confiere el derecho a limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto por el art. 5.1, incluso cuando el propietario no tuviera la opción de acogerse a tal beneficio. Es más, la entidad aseguradora podrá invocar las excepciones que habría podido hacer valer el propietario si la demanda se hubiera dirigido contra él, además de poder alegar que los daños ocasionados por la contaminación marina son debidos a la actitud *dolosa* -de nuevo, se excluye la conducta negligente- del propietario. Sin embargo, el asegurador no podrá oponer frente al demandante las excepciones personales que ostente frente al propietario, lo cual es lógico, ya que este último no es parte de la reclamación patrimonial.

Finalmente, el art. 7.11 impone la obligación a los Estados parte de supervisar que todo buque que acceda a su territorio y que transporte más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel esté cubierto por una garantía apropiada en los términos del art. 7.1. Ello, en la praxis, implica que no solo los buques matriculados en un Estado parte deban contratar dicho seguro, sino que tal obligación es extensible a todo buque que desee

²³⁵ BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, págs. 213 y 240.

navegar por aguas en las que un Estado contratante ejerza su soberanía, independientemente de que el Estado donde se encuentre matriculado el buque forme parte del CLC/92 o no²³⁶. Dicha medida resulta plenamente adecuada a los objetivos de armonización internacional en la normativa de protección del medio marino, pues, aunque un Estado no haya ratificado el CLC/92, sus petroleros deberán contar con la garantía exigida por el art. 7.1 si desean navegar libremente por aguas de un Estado contratante.

2.2. Convenio por el que se constituye un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos (Fondo/92)

El Fondo/92, al cual se adhirió España en 1995²³⁷, actualizó el antiguo Fondo/71 a fin de asegurar la consecución de dos objetivos fundamentales: por un lado, garantizar el resarcimiento completo de las personas que hubieran sufrido los daños derivados de una contaminación marina por hidrocarburos; y, por otro lado, distribuir la responsabilidad del pago de las indemnizaciones entre la propiedad del buque y las empresas petrolíferas.

Así se desprende del Preámbulo de la norma, en el que se afirma que el régimen del CLC/69 (actual CLC/92) no proporciona en todos los casos “una indemnización plena a las víctimas de los daños por contaminación por hidrocarburos”. Asimismo, se pone de manifiesto que “las consecuencias económicas de los daños por derrames o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima no deberían ser soportadas exclusivamente por la industria naviera, sino también por los intereses de la carga”. En ello se justifica, pues, la creación de un Fondo o sistema de indemnización dotado de personalidad jurídica propia²³⁸ *que complemente* el establecido por el CLC/92. Dado el papel accesorio que juega el Fondo/92 en relación con el CLC/92, la doctrina lo ha calificado como un “segundo nivel de responsabilidad”²³⁹. De hecho, de los arts. 1 y 3 del Fondo/92 se infiere que su ámbito de aplicación, tanto material como territorial, coincide en su plenitud con el del CLC/92, lo cual resulta lógico si se repara en su carácter meramente suplementario²⁴⁰. En definitiva, el Fondo/92 cubrirá los daños ocurridos en el

²³⁶ *Ibíd.*, pág. 210.

²³⁷ BOE núm. 244, de 11 de octubre de 1997, págs. 29586 a 29594.

²³⁸ La personalidad jurídica independiente del Fondo queda plasmada en la existencia de un patrimonio propio y en la plena capacidad de obrar ejercida a través de sus órganos de administración, que el art. 16 concreta en una Asamblea y una Secretaría, al frente de la cual habrá un Director. Las cuestiones relativas a la organización y administración de estos órganos figuran en los arts. 17 a 34.

²³⁹ PULIDO BEGINES, J.L., *Op. Cit.* Nota 2, pág. 444.

²⁴⁰ GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Op. Cit.* Nota 3, pág. 725.

territorio de un Estado parte, además de las medidas preventivas, dondequiera que se tomen.

La cuestión relativa a la indemnización complementaria a las víctimas de los daños por contaminación por hidrocarburos aparece regulada con profusión en el art. 4. El art. 4.1 delimita las coyunturas en las que los perjudicados pueden acudir al Fondo/92, señalando tres situaciones diferenciadas: cuando de los daños ocasionados no nazca responsabilidad con arreglo a lo dispuesto por el CLC/92 (art. 4.1.a)); cuando el propietario sobre quien pese la obligación de indemnizar sea insolvente financieramente para satisfacer su deuda y la garantía financiera que, en su caso, haya debido constituir tampoco sirva para dar por satisfecha la obligación (art. 4.1.b)); o cuando la cuantía de los daños exceda del límite por el cual el propietario deba responder, si efectivamente tiene derecho a acogerse a tal limitación (art. 4.1.c)).

Bajo tales supuestos, las víctimas estarán legitimadas para solicitar del Fondo/92 el resarcimiento de los daños, si bien el art. 4.2 determina que éste no contraerá obligación alguna si los perjuicios por los que se reclama el pago fueran ocasionados en el marco de una situación bélica o si los reclamantes no fueran capaces de probar que los daños fueron consecuencia de un suceso relacionado con uno o más buques. En tales casos, el Fondo/92 quedará eximido de responsabilidad, así como también si se prueba que los daños fueron causados por la conducta dolosa o negligente de quien los sufrió, por mor del art. 4.3. Esta última exoneración no operará respecto de las medidas preventivas que se hubieran tomado a fin de evitar aquellos daños de producción razonablemente inminente o de minimizar los efectos de la contaminación ya ocasionada.

Por consiguiente, sin perjuicio de los motivos de exoneración contenidos en los arts. 4.2 y 4.3, el Fondo/92 deberá responder de los daños por contaminación marina²⁴¹, siempre que concurra alguno de los supuestos definidos por el art. 4.1. No obstante, el Fondo/92 adolece de un defecto ya presente en el CLC/92, como es la limitación de responsabilidad impuesta por el art. 4.4. No deja de resultar extraño que el Fondo/92, concebido precisamente para solventar las deficiencias dimanantes del marco regulatorio

²⁴¹ Son daños susceptibles de reparación patrimonial tanto los daños directos causados a bienes, como los daños consecuentes, es decir, aquéllos no tangibles de manera inmediata pero que guardan un nexo causal con la contaminación (v.g.: pérdidas económicas causadas por el descenso del turismo). No obstante, en la práctica resulta ciertamente complicado delimitar la frontera entre los perjuicios indemnizables y los que no lo son. En este sentido, véase: BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, pág. 217.

contenido en el CLC/92, incurra en una de las taras más reseñables de este último, como es la instauración de un insuficiente sistema de responsabilidad limitada²⁴².

No en vano, el art. 4.4.a) establece un límite *conjunto* entre el Fondo/92 y la cuantía de indemnización desembolsada con arreglo al CLC/92 de 203.000.000 unidades de cuenta²⁴³. No se trata de un límite que afecte de manera exclusiva al Fondo, sino que tal cifra representa el máximo total al que puede aspirar una víctima entre la suma obtenida con arreglo al CLC/92 y la cuantía pagadera por el Fondo/92. Por tanto, si las 89.770.000 unidades de cuenta en las que el CLC/92 fija el límite de responsabilidad de la naviera o del asegurador²⁴⁴ no resultaran suficientes para la completa reparación patrimonial del daño, las víctimas del suceso solo podrían reclamar del Fondo/92 la diferencia entre las mencionadas cuantías (113.230.000 unidades de cuenta), con absoluta independencia de que la indemnización total obtenida continuara siendo insuficiente.

El Fondo/92 únicamente prevé una excepción al régimen general del art. 4.4.a), contenida en el art. 4.4.b). Este artículo expresa que, para aquellos “daños ocasionados por contaminación resultantes de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible”, la responsabilidad *individual* del Fondo/92 alcanzará la cifra de 203.000.000 unidades de cuenta, sin que deba ser tomada en cuenta la indemnización percibida con arreglo al CLC/92. De este modo, al adicionar los límites del CLC/92 y del Fondo/92, la cuantía total a recibir podría alcanzar las 292.770.000 unidades de cuenta. No obstante, la propia dicción del precepto pone de relieve que su aplicación reviste un carácter profundamente extraordinario, por lo que deberá ser interpretado de manera restrictiva.

Asimismo, el art. 4.4.c) dispone que el límite de 203.000.000 unidades de cuenta contenido en los arts. 4.4.a) y 4.4.b) se elevará de forma automática hasta los 300.740.000²⁴⁵ en aquellos sucesos en los que se hallen involucrados al menos tres

²⁴² HUERTA VIESCA, M.I. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., Op. Cit. Nota 189, págs. 393 y 394.

²⁴³ Esta cuantía era originariamente de 135.000.000 unidades de cuenta, pero la OMI, asediada por la presión social tras el accidente del Erika, decidió en octubre del año 2000 incrementar la cantidad en un 50% hasta las 203.000.000 unidades de cuenta actuales. Esta enmienda entró en vigor el día 1 de noviembre de 2003, de manera que el nuevo límite máximo es aplicable solo a los sucesos acaecidos a partir de dicha fecha.

²⁴⁴ Véanse los arts. 5.1 y 7.1 del CLC/92.

²⁴⁵ Con carácter previo al 1 de noviembre de 2003, esta cantidad era de 200.000.000 unidades de cuenta.

Estados parte que hubieran importado, durante el año precedente al del suceso, una cantidad mínima de 600 millones de toneladas de hidrocarburos²⁴⁶.

La especial referencia del art. 4.4.c) a la importación de hidrocarburos no es casual. De hecho, el régimen de contribución al Fondo/92 pivota precisamente sobre las empresas importadoras de petróleo, pues el art. 10.1 obliga a aquellas personas que reciban por vía marítima y anualmente una cantidad superior a 150.000 toneladas de hidrocarburos a realizar, en los términos del art. 12, aportaciones de igual periodicidad al Fondo, con el fin de catalizar la supervivencia financiera de éste y asegurar el pago de eventuales indemnizaciones²⁴⁷. A este inédito sistema de contribuciones subyace un traslado de la responsabilidad desde la industria naviera hacia el sector petrolífero que resulta de difícil justificación, puesto que los receptores de petróleo no ejercen ningún tipo de supervisión sobre el transporte marítimo, cuya labor de control recae, por el contrario, sobre los propietarios de los buques y sobre los armadores. No obstante, la doctrina ha señalado que la industria petrolífera comparte el interés de las navieras en procurar la correcta reparación de los daños derivados de la contaminación marina por hidrocarburos, si bien ello no resulta suficiente para atribuir responsabilidad civil en sentido estricto²⁴⁸.

Asimismo, el art. 6 otorga a las víctimas un plazo de tres años desde la producción del daño para reclamar al Fondo/92 sus derechos de indemnización. Se trata de un plazo de prescripción y no de caducidad, puesto que será interrumpido en el momento en que se interponga la acción de reclamación al Fondo/92. El plazo quedará igualmente

²⁴⁶ El art. 4.4.c) dice así: “La máxima cuantía de indemnización a que se hace referencia en los subpárrafos a) y b) será de 300 740 000 unidades de cuenta en relación con todo suceso que se produzca durante un periodo cualquiera en que se dé la circunstancia de que haya tres Partes en el presente Convenio respecto de las cuales la pertinente cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por personas en los territorios de tales Partes, durante el año civil precedente, haya sido igual o superior a 600 millones de toneladas”.

²⁴⁷ Resulta oportuno reproducir el tenor literal del art. 10.1, que es el siguiente:

“Las contribuciones anuales al Fondo se pagarán, respecto de cada Estado Contratante, por cualquier persona que durante el año civil a que se hace referencia en el artículo 12, párrafo 2 a) o párrafo 2 b), haya recibido hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades que en total excedan de 150 000 toneladas:

a) en los puertos o instalaciones terminales situados en el territorio del Estado de que se trate, cuando dichos hidrocarburos hayan sido transportados por mar hasta esos puertos o instalaciones terminales; y

b) en cualesquiera instalaciones situadas en el territorio del Estado Contratante de que se trate, cuando dichos hidrocarburos hayan sido transportados por mar hasta un puerto o instalación terminal de un Estado no Contratante y descargados en ese puerto o instalación terminal, a condición de que tales hidrocarburos sólo se tengan en cuenta en virtud del presente subpárrafo al producirse su primera recepción en un Estado Contratante después de que hayan sido descargados en ese Estado no Contratante”.

²⁴⁸ GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., Op. Cit. Nota 3, págs. 724 a 726.

interrumpido si, una vez iniciada la acción con arreglo al CLC/92, se notifica al Fondo/92 que tal demanda ha sido interpuesta. En todo caso, el plazo de caducidad de la acción será de seis años desde la fecha de producción de los daños.

En definitiva, queda patente cómo el Fondo/92 instituye un régimen complementario al del CLC/92 que, sin duda, consigue involucrar a la industria petrolífera en la lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos. Sin embargo, el hecho de limitar la responsabilidad del Fondo/92 impide la consecución total de los objetivos propuestos en el Preámbulo. Bien es cierto que el Fondo podría llegar a ser insostenible financieramente si le fuera conferida una responsabilidad ilimitada, pero ello no es óbice para que la sensación que suscita el sistema implementado por el Fondo/92 sea de cierta decepción, en tanto en cuanto no ofrece una respuesta íntegramente satisfactoria a los sucesos más contaminantes y, por tanto, más costosos en términos de reparación patrimonial. En cualquier caso, el Fondo/92 juega un papel crucial en la labor de compensación a las víctimas por los daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos²⁴⁹.

2.3. Protocolo de 2003 relativo a la constitución de un Fondo Complementario

Teniendo en consideración la insuficiencia del Fondo/92 para subsanar las deficiencias derivadas del CLC/92, la OMI no tardó en poner en marcha un proyecto adicional que coadyuvase a ofrecer una respuesta jurídica plenamente reparadora en materia de indemnización por contaminación marina por hidrocarburos²⁵⁰. Dicho proyecto encontró su materialización en el Protocolo de 2003 relativo a la constitución de un Fondo Complementario, que entró en vigor en el año 2005. Antes, en 2004, el Consejo de la Unión Europea había autorizado a los Estados miembro a formar parte de dicho Protocolo²⁵¹, lo cual posibilitó su ratificación por parte de España ese mismo año²⁵².

El Protocolo de 2003 constituye un Fondo Complementario que opera como un tercer nivel de indemnización de los daños ocasionados por contaminación marina por hidrocarburos, tras el CLC/92 y el Fondo/92. En su Preámbulo, se reconoce la posibilidad de que el Fondo/92 resulte insuficiente “en determinadas circunstancias”, por lo que se considera necesario “disponer con carácter urgente de fondos adicionales para la

²⁴⁹ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., Op. Cit. Nota 214, págs. 68 y 69.

²⁵⁰ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 446.

²⁵¹ Véase la Decisión 2004/246/CE, de 2 de marzo de 2004.

²⁵² BOE núm. 28, de 2 de febrero de 2005, págs. 3629 a 3635.

indemnización mediante la creación de un plan complementario al que los Estados puedan adherirse”. De este modo, se pretende “garantizar que las víctimas de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos sean indemnizadas íntegramente por sus pérdidas o daños”. Cabe apuntar que la afiliación al Protocolo de 2003 está reservada con carácter exclusivo a los Estados parte del Fondo/92.

El Protocolo de 2003 constituye, pues, un Fondo Complementario con personalidad jurídica propia²⁵³ cuyo ámbito de aplicación material y geográfico coincide con el del CLC/92 y el del Fondo/92, de forma que serán indemnizables con arreglo al Fondo Complementario todos los daños que tuvieran lugar en el territorio de un Estado parte, así como todas aquellas medidas preventivas que fueran tomadas con el fin de evitar o minimizar tales daños, tal y como dispone el art. 3.

En cuanto a los rasgos que caracterizan a la indemnización complementaria, el art. 4.1 dispone que cabrá reclamar el pago de indemnizaciones a cargo del Fondo Complementario en el caso de que los límites de responsabilidad impuestos por el CLC/92 y el Fondo/92 impidan obtener un resarcimiento completo. Por tanto, la dinámica que un perjudicado debe desarrollar es solicitar, en primer término, la reparación patrimonial al propietario del buque causante de la contaminación o a su asegurador, en virtud del CLC/92; en caso de no ser suficiente la indemnización recabada hasta este momento, debe reclamar al Fondo con arreglo a lo dispuesto por el Fondo/92; y únicamente en la circunstancia de que la suma de indemnizaciones obtenidas entre el CLC/92 y el Fondo/92 continúe resultando escasa, se le reconocerá un derecho de reclamación frente al Fondo Complementario. En lo concerniente a la prescripción de la acción de reclamación frente al Fondo Complementario, el art. 6 del Protocolo de 2003 remite íntegramente a la regulación de esta cuestión en el Fondo/92. Por tanto, los derechos frente al Fondo Complementario prescribirán en la medida en que así lo hagan los derechos frente al Fondo.

No obstante, el Fondo Complementario no responde de manera ilimitada de los daños pendientes de indemnizar. De hecho, en línea con el régimen del Fondo/92, la responsabilidad del Fondo Complementario se encuentra limitada a la cuantía *conjunta*

²⁵³ Al igual que ocurre con el Fondo/92, el Protocolo de 2003 confiere al Fondo Complementario plena capacidad de obrar. En virtud del art. 16, el Fondo Complementario goza de una Asamblea y de una Secretaría, al frente de la cual habrá un Director. A estos órganos les son aplicables la mayoría de los preceptos equivalentes del Fondo/92 y, de hecho, la Secretaría y el Director del Fondo podrán también desempeñar las funciones de Secretaría y Director del Fondo Complementario, por mor del art. 17.1.

entre los *tres* niveles de responsabilidad de 750.000.000 unidades de cuenta, por mor del art. 4.2. Cabe observar, por consiguiente, una operativa análoga a la del Fondo/92, en la medida en que se establece un límite total que engloba de manera combinada las cantidades recibidas con arreglo a los tres niveles de indemnización diferentes: CLC/92, Fondo/92 y Protocolo de 2003. En caso de que la cuantía indemnizatoria exceda del límite por el que responde el Fondo Complementario, se deberá realizar una distribución a prorrata, tal y como dispone el art. 4.3.

En cuanto a las contribuciones de las que se nutre el Fondo Complementario, el art. 10 determina la implantación de un sistema análogo al promulgado por el Fondo/92: todas aquellas personas que, en un año civil, hayan recibido al menos 150.000 toneladas de hidrocarburos deberán pagar, respecto de cada Estado contratante, una contribución anual cuya cuantía diferirá en función de la cantidad concreta de hidrocarburos importados. De este modo, el Protocolo de 2003 recupera el espíritu del Fondo/92 en lo concerniente a la involucración de la industria petrolífera en el sostenimiento financiero del sistema internacional de indemnización por daños derivados de la contaminación marina por hidrocarburos.

No obstante, el régimen de contribuciones económicas al Fondo Complementario incorpora, en el art. 14 del Protocolo de 2003, una importante novedad con respecto al Fondo/92. Ello es así ya que el art. 14.1 dispone que “se considerará que todo Estado Contratante recibe como mínimo un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución”, garantizando así unos ingresos mínimos que deberán abonar de manera obligatoria todos los Estados parte. Esta innovación merece ser acogida favorablemente, puesto que contribuye positivamente al mantenimiento del Fondo Complementario, al asegurarle un importante flujo anual de financiación²⁵⁴.

En definitiva, el Fondo Complementario cumple la misión de mejorar el régimen de responsabilidad por daños ocasionados por la contaminación marina por hidrocarburos, al aumentar en casi un 270% el tope indemnizatorio con respecto al Fondo/92 (de 203 millones de unidades de cuenta a 750 millones). El notable incremento de esta cuantía vino exigido por las circunstancias políticas y sociales que tuvieron lugar tras el accidente del Erika, que, junto con el siniestro del Prestige, marcaron el fin de las políticas condescendientes con los actores protagonistas del transporte marítimo en aras

²⁵⁴ BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, pág. 221.

de unos regímenes de responsabilidad más exigentes; todo ello con el fin último de proporcionar un marco normativo internacional más riguroso en la protección del medio marino²⁵⁵.

2.4. Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación marina por los hidrocarburos para combustible de buques de 2001 (BUNKERS/01)

El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación marina por los hidrocarburos para combustible de buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 (BUNKERS/01), fue ratificado por España en 2003²⁵⁶, pero no entró en vigor hasta el año 2008, una vez recibido un número suficiente de ratificaciones. El BUNKERS/01 contiene un régimen de responsabilidad civil aplicable a aquellos casos de contaminación marina por hidrocarburos en los que el buque causante no sea un petrolero o buque-tanque, ya que en estos supuestos habrá de aplicarse el CLC/92²⁵⁷. Por tanto, si el buque que ocasiona los daños no está destinado a transportar hidrocarburos como carga, sino que la eventual utilización de estas sustancias responde únicamente a una finalidad de propulsión del buque, regirá el sistema dispuesto por el BUNKERS/01. De todas formas, como se tendrá la oportunidad de comprobar a continuación, el régimen de responsabilidad contenido en el BUNKERS/01 resulta muy semejante al del CLC/92²⁵⁸.

El Preámbulo del BUNKERS/01 comienza aludiendo al CLC/92 y al Fondo/92, al afirmar que dichos instrumentos “garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima” pero que, sin embargo, es importante “establecer una responsabilidad objetiva para *todos los tipos de contaminación por hidrocarburos*”. Por lo tanto, el BUNKERS/01 hace gala de un loable espíritu reparador, al otorgar

²⁵⁵ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., Op. Cit. Nota 214, pág. 69.

²⁵⁶ BOE núm. 43, de 19 de febrero de 2008, págs. 9011 a 9017.

²⁵⁷ Ello, con independencia de que los hidrocarburos que originan la contaminación formen parte de la carga o sean empleados como combustible, pues el dato fundamental para que resulte aplicable el CLC/92 es la naturaleza de la embarcación como buque-tanque, y no el uso que se le dé a los hidrocarburos transportados (como carga o como combustible).

²⁵⁸ GARCÍA VENTURA, C. “OMI: La labor de la Organización Marítima Internacional y la aprobación del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XIX, 2002, págs. 451 a 453.

cobertura jurídica a aquellos daños por contaminación marina por hidrocarburos no contemplados en el CLC/92.

La primera prueba de que el BUNKERS/01 se ha inspirado de manera evidente en el CLC/92 se encuentra en su art. 1.1, que define al buque como “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea”. Cabe observar que se trata de una definición idéntica a la ofrecida por el CLC/92, con la salvedad de que el BUNKERS/01 suprime la mención al transporte de hidrocarburos a granel como carga²⁵⁹. Sí resulta exactamente igual al CLC/92 su ámbito territorial de aplicación, habiendo un traslado prácticamente literal del art. 2 del CLC/92 al art. 2 del BUNKERS/01, el cual circunscribe su aplicabilidad a aquellos daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado parte, incluidos su mar territorial y su ZEE, además de a aquellas medidas preventivas desarrolladas a fin de evitar o minimizar tales daños, dondequiera que se tomen.

Asimismo, el art. 3.1 atribuye la responsabilidad objetiva de indemnizar los daños al propietario del buque al tiempo del suceso. No obstante, el BUNKERS/01 ofrece una noción diferente de propietario a la del CLC/92, pues el art. 1.3 establece que tendrán tal consideración “el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo²⁶⁰, el gestor naval²⁶¹ y el armador del buque”. Si, en el momento de ocurrir el siniestro, son varios los propietarios del buque en virtud del art. 1.3, el art. 3.2 determina el nacimiento de un régimen de responsabilidad solidaria entre ellos²⁶². Por lo tanto, el BUNKERS/01 elimina la canalización de la responsabilidad que el CLC/92 focaliza en la figura exclusiva del propietario del buque, en aras de un sistema más acorde a la realidad fáctica de los hechos, ya que en no pocas ocasiones quien realmente explota y hace uso del buque es el arrendatario, el gestor naval o el armador, y no tanto la persona

²⁵⁹ El art. 1.1 del CLC/92 define a los buques objeto del Convenio como “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga”.

²⁶⁰ El art. 2 del Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986 define el contrato de arrendamiento a casco desnudo como “un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho de designar el capitán y la tripulación por el periodo de arrendamiento”.

²⁶¹ Los gestores navales son personas contratadas por el propietario o naviero del buque, con el fin de que gestionen eficientemente los intereses de éste en lo relativo al comercio marítimo. Los contratos de gestión naval permiten una cantidad ingente de modalidades, desde una mera reparación técnica a la gestión completa de las operaciones comerciales que desempeñe el buque.

²⁶² En análogo sentido se pronuncia el art. 5 para aquellos sucesos que involucren a una pluralidad de buques, al otorgar una responsabilidad de carácter solidario a los propietarios de todos ellos respecto de los daños que no quepa atribuir *razonablemente* a nadie por separado.

que figura registralmente como dueño. No obstante, este régimen atributivo de responsabilidad plantea problemas de aplicación en la práctica, puesto que no ofrece ningún tipo de regulación concerniente a las relaciones internas entre los sujetos que se señalan como responsables. Ello determinará la necesidad de acudir a la normativa interna sobre obligaciones solidarias, que en el caso de España se corresponde con los arts. 1137 a 1148 del CC²⁶³.

En este sentido, el BUNKERS/01 dispone de un sistema de exoneración de la responsabilidad análogo al del CLC/92. El art. 3.3 dispone que no cabrá imputar responsabilidad alguna al propietario o a los propietarios, si se prueba que los daños fueron ocasionados por un acto de guerra o por un caso de fuerza mayor (art. 3.3.a)); por la acción u omisión dolosa de un tercero (art. 3.3.b)); o por la negligencia de las autoridades competentes en su labor de mantenimiento de luces y ayudas náuticas semejantes (art. 3.3.c)). Además, el art. 3.4 prevé la exoneración total o parcial si se consigue probar que los daños fueron total o parcialmente causados debido a la conducta dolosa o negligente de quien los sufrió. En definitiva, cabe observar que se trata de unos supuestos equivalentes a los establecidos por el CLC/92, de tal modo que la responsabilidad objetiva que se atribuye a los propietarios queda significativamente atenuada.

Por su parte, el art. 6 instituye la limitación de la responsabilidad del propietario del buque, si bien su funcionamiento es diferente al del CLC/92. Este precepto establece que los sujetos responsables gozarán del derecho a limitar su responsabilidad, pero no precisa un límite específico, al revés de lo que ocurre en el CLC/92, el Fondo/92 y el Protocolo de 2003. A efectos de determinar la limitación de la responsabilidad, el art. 6 del BUNKERS/01 se remite al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, hecho en Londres en 1976 y ratificado por España en 1981²⁶⁴, que fue modificado por el Protocolo de Londres de 1996, al cual España se adhirió en el año 2004²⁶⁵.

A su vez, el Protocolo de Londres de 1996 fue enmendado en 2012²⁶⁶, precisamente para incrementar los límites de responsabilidad. De esta manera, la

²⁶³ PULIDO BEGINES, J.L., Op. Cit. Nota 2, pág. 449.

²⁶⁴ BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1986, págs. 42175 a 42180.

²⁶⁵ BOE núm. 50, de 28 de febrero de 2005, págs. 7177 a 7183.

²⁶⁶ BOE núm. 14, de 17 de enero de 2017, págs. 4001 y 4002.

responsabilidad limitada a la que alude genéricamente el art. 6 del BUNKERS/01 encuentra su concreción en el art. 3 del Protocolo de Londres de 1996, que, tras su última modificación, fija unos límites que difieren en función del arqueo de los buques implicados. Además, si las reclamaciones de daños guardan relación con muertes o lesiones corporales, los límites generales dispuestos por el Protocolo de Londres de 1996 se duplican²⁶⁷.

Por otro lado, el art. 7.1 obliga al propietario registral de un buque matriculado en un Estado parte cuyo arqueo bruto sea superior a 1000 toneladas a contratar un seguro u otra garantía análoga que ofrezca cobertura financiera por una cuantía igual a la del límite de responsabilidad, conforme al Protocolo de Londres de 1996²⁶⁸. Se trata, como se puede observar, de un precepto semejante al art. 7.1 del CLC/92²⁶⁹, si bien en este caso la obligación de contratar un seguro se hace depender del arqueo del buque, y no de la carga

²⁶⁷ El art. 3 del Protocolo de Londres de 1996, con carácter previo a las enmiendas de 2012, decía así:

“Se sustituye el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio por el siguiente texto:

1. Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el artículo 7, surjan en cada caso concreto se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales, i) 2 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas;

ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

de 2.001 a 30.000 toneladas, 800 unidades de cuenta por tonelada;

de 30.001 a 70.000 toneladas, 600 unidades de cuenta por tonelada, y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 400 unidades de cuenta;

b) respecto de toda otra reclamación, i) 1 millón de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas;

ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

de 2.001 a 30.000 toneladas, 400 unidades de cuenta por tonelada;

de 30.001 a 70.000 toneladas, 300 unidades de cuenta por tonelada, y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 200 unidades de cuenta”.

En 2012, el art. 3 del Protocolo de Londres de 1996 se enmienda tal como sigue:

“Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales, donde dice:

– «2 millones de unidades de cuenta», dirá «3,02 millones de unidades de cuenta».

– «800 unidades de cuenta», dirá «1.208 unidades de cuenta».

– «600 unidades de cuenta», dirá «906 unidades de cuenta».

– «400 unidades de cuenta», dirá «604 unidades de cuenta».

Respecto de toda otra reclamación, donde dice:

– «1 millón de unidades de cuenta», dirá «1,51 millones de unidades de cuenta».

– «400 unidades de cuenta», dirá «604 unidades de cuenta».

– «300 unidades de cuenta», dirá «453 unidades de cuenta».

– «200 unidades de cuenta», dirá «302 unidades de cuenta.»”

²⁶⁸ MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., Op. Cit. Nota 212, pág. 150.

²⁶⁹ El art. 7.1 del CLC/92 establece lo siguiente: “El propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización, por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad estipulados en el artículo V, párrafo 1, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio”.

de hidrocarburos transportada, lo cual es lógico si se tiene en cuenta que el BUNKERS/01 solo es de aplicación a los buques no capacitados para transportar hidrocarburos.

Cumplido este requisito, el art. 7.2 reproduce textualmente el art. 7.2 del CLC/92 cuando determina que al buque “se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor”²⁷⁰. En virtud de lo dispuesto por el art. 7.5, el certificado acreditativo deberá permanecer siempre en el buque, a fin de que pueda ser mostrado a las autoridades competentes cuando la tripulación sea requerida a tal efecto. De hecho, los Estados parte no permitirán a un buque enarbolar su pabellón si no es poseedor de tal certificado acreditativo, por mor del art. 7.11. Es más, independientemente del Estado del pabellón, el art. 7.12 impele a los Estados parte a asegurarse, conforme a su legislación nacional, de que todo buque con un arqueo bruto superior a 1000 toneladas que acceda o salga de puertos ubicados en su territorio cuente con el seguro o garantía correspondiente, de manera semejante a lo dispuesto por el art. 7.11 del CLC/92.

Igualmente, el art. 7.10 contempla la posibilidad de que los perjudicados por la contaminación interpongan una acción directa contra el asegurador o garante de la eventual indemnización, en cuyo caso se podrá oponer por parte del demandado todos los medios de defensa que habría podido esgrimir el propietario del buque, incluida la limitación de la responsabilidad, aun cuando el propietario no gozase de tal beneficio. Para completar las semejanzas con el CLC/92, el art. 7.10 también permite al asegurador o garante argüir en su defensa que “los daños resultaron de la conducta dolosa del propietario del buque”.

Para finalizar, el art. 9 confiere jurisdicción para enjuiciar las reclamaciones surgidas con arreglo al BUNKERS/01 a los tribunales de los Estados parte donde hayan producido efectos los daños, debiendo los Estados parte garantizar que sus órganos jurisdiccionales son competentes para conocer de dichas demandas. Nuevamente, se trata de una disposición idéntica a lo establecido en el CLC/92. La acción de reclamación dimanante del BUNKERS/01 prescribirá a los tres años desde la producción del daño. Este plazo quedará interrumpido si se efectúa la interposición de la acción, pero, en todo caso, los derechos de indemnización caducarán transcurridos seis años desde la fecha de producción de los daños. Ello, en virtud del art. 8.

²⁷⁰ En España, la competencia para la expedición del certificado acreditativo la ostenta la Dirección General de la Marina Mercante.

Como se ha tenido la oportunidad de observar, el BUNKERS/01 no resulta particularmente innovador. Al contrario, sus preceptos presentan una coincidencia en muchos casos literal con las disposiciones del CLC/92, lo cual es muestra de la confianza que la OMI ha depositado en éste. Probablemente, la novedad más reseñable sea el hecho de que la responsabilidad por los daños no se atribuye en exclusiva al propietario registral del buque, sino que los sujetos encargados de su explotación concurren solidariamente junto a aquél en la obligación de indemnizar a las víctimas. En cualquier caso, el BUNKERS/01 presenta, sin lugar a duda, un avance sustancial en la respuesta del Derecho internacional privado al resarcimiento de quienes sufren las lesiones por contaminación marina por hidrocarburos, ya que con su entrada en vigor no hay buque exento de responsabilidad: los buques-tanque responderán con arreglo al CLC/92; y los buques no aptos para transportar hidrocarburos, conforme al BUNKERS/01²⁷¹.

3. Mención al Derecho de la Unión Europea

La labor de la Unión Europea en materia de contaminación marina por hidrocarburos centra su atención en las medidas preventivas, cediendo a la OMI la regulación de las cuestiones concernientes a la reparación de los daños. Por ello, en la órbita europea se produce un desequilibrio normativo entre la legislación iuspublicista, copiosa y efectiva; y la producción iusprivatista, más reducida²⁷².

3.1. El frustrado proyecto del Fondo COPE

La Unión Europea protagonizó un claro acercamiento al ámbito de la responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación marina por vertidos de hidrocarburos cuando, en el seno del paquete de medidas Erika II, la Comisión propuso la constitución de un fondo complementario de indemnización para aquellos sucesos que produjeran lesiones en las aguas y costas europeas, conocido como Fondo COPE. Cabe recordar que la presentación de las medidas contenidas en el paquete Erika II tuvo lugar en el año 2000²⁷³, en un contexto normativo internacional compuesto por el CLC/92 y el Fondo/92, pero todavía sin el refuerzo adicional del Fondo Complementario.

²⁷¹ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., Op. Cit. Nota 214, pág. 58.

²⁷² ÁLVAREZ RUBIO, J.J., Op. Cit. Nota 32, pág. 284.

²⁷³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 6 de diciembre de 2000, sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika, COM (2000) 802 final.

La Comisión justificaba la creación del Fondo COPE en mejorar el sistema internacional de responsabilidad civil, dado que los límites de responsabilidad de los dos niveles de indemnización que entonces formaban el panorama legislativo internacional resultaban, a todas luces, insuficientes²⁷⁴. Por tanto, se propuso que el Fondo COPE, al que solo se podría acudir en caso de que las indemnizaciones obtenidas con arreglo al CLC/92 y al Fondo/92 resultasen exiguas, contase con un límite de 1000 millones de euros, cifra que se consideraba suficiente para reparar cualquier clase de suceso, por catastrófico que fuese. Además, una elevación tan significativa de los límites de responsabilidad permitiría a la Unión Europea acercarse al modelo estadounidense adoptado tras la tragedia del Exxon Valdez, que para el año 2000 ya había probado ser concluyentemente eficaz²⁷⁵. Paralelamente, el Fondo COPE pretendía acabar con la canalización de la responsabilidad en la figura del propietario registral del buque, a fin de dirigir las acciones de reclamación hacia los “operadores clave” del transporte marítimo, como fletadores o armadores, con el fin de “impulsar el sentido de la responsabilidad en todas las esferas del sector marítimo”²⁷⁶.

Sin embargo, el Fondo COPE jamás llegó a prosperar como tal. El Consejo no dio luz verde a su aprobación, al entender que su circunscripción al ámbito geográfico de la Unión Europea no resultaba acorde con la necesidad de establecer un único régimen indemnizatorio a nivel global. En su lugar, el Consejo estimuló a la OMI para que ésta trabajase en un tercer nivel de resarcimiento que suplementase al régimen establecido por el CLC/92 y el Fondo/92.

Finalmente, la labor de la OMI, auspiciada por la Unión Europea, vio la luz en el Protocolo de 2003, por el que se constituyó el Fondo Complementario²⁷⁷. En definitiva, la experiencia del fallido Fondo COPE no produjo efectos directos sobre el marco normativo europeo, pero, sin duda, influyó decisivamente sobre la creación del Fondo Complementario. Lo cierto es que los tres niveles de indemnización existentes en la actualidad otorgan suficiente seguridad jurídica como para eliminar la necesidad de aventurarse en una nueva experimentación de esta índole en el plano europeo.

²⁷⁴ *Ibídem*, págs. 62 y 63.

²⁷⁵ *Ibídem*, págs. 63 y 64.

²⁷⁶ *Ibídem*, págs. 65 y 66.

²⁷⁷ IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., *Op. Cit.* Nota 88, págs. 75 y 76.

3.2. Directiva sobre Responsabilidad Medioambiental

Al margen de todo ello, el Derecho europeo cuenta con un instrumento que ofrece cobertura jurídica de carácter supletorio al CLC/92 y al BUNKERS/01 en el ámbito de la responsabilidad en caso de daños ambientales: se trata de la Directiva 2004/35/CE, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales²⁷⁸ (DRM). La DRM desarrolla el principio de “quien contamina, paga”, recogido expresamente en el art. 191.1 del TFUE²⁷⁹, que significa que la responsabilidad de sufragar las medidas correctoras de los daños recae en quien los haya ocasionado, y no en el conjunto de la sociedad a través de las arcas públicas²⁸⁰. La DRM adquirió la transposición plena en el conjunto de los Estados miembro en 2010.

El ámbito de aplicación de la DRM abarca los daños medioambientales producidos en suelo, agua y biodiversidad; así como las amenazas inminentes de producción de dichos daños (art. 3.1). El sujeto que haya causado tales lesiones o que haya creado la situación de amenaza inminente deberá tomar todas las medidas reparadoras o preventivas que correspondan y subvenir las a su costa (arts. 6.1 y 5.1, respectivamente). Por tanto, la DRM instituye un régimen de responsabilidad objetiva, en concordancia con la normativa convencional. Sin embargo, tal y como ya se ha adelantado, las disposiciones de la DRM son meramente supletorias a los preceptos de los Convenios internacionales aplicables en materia de contaminación por hidrocarburos. Ello es así ya que el art. 4.2 establece que la DRM “no se aplicará a los daños medioambientales, ni a la amenaza inminente de tales daños, que surja de un incidente con respecto al cual la responsabilidad o indemnización estén reguladas por alguno de los Convenios internacionales enumerados en el Anexo IV”, en el cual figuran Convenios como el CLC/92, el Fondo/92 o el BUNKERS/01.

En el año 2016, la Comisión elaboró un informe dirigido al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se presentaba la experiencia adquirida durante los años de

²⁷⁸ DOUE de 30 de abril de 2004, L 143, págs. 56 a 75.

²⁷⁹ Art. 191.2 del TFUE: “La política de la Unión en el ámbito del medio ambiente tendrá como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión. Se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de *quien contamina paga*”.

²⁸⁰ BOUZA VIDAL, N. y VINAIXA MIQUEL, M. “La responsabilidad por daños medioambientales transfronterizos: propuesta de regulación europea y Derecho internacional privado”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. III, 2003, págs. 76 y 77.

aplicación de la DRM²⁸¹. En dicho informe, la Comisión se lamenta de que el carácter de instrumento marco de la DRM ha permitido a los Estados miembro una excesiva flexibilidad a la hora de su transposición, lo que ha derivado en una situación “poco uniforme desde el punto de vista jurídico y práctico”²⁸². Aun así, la Comisión constata que la DRM ha mejorado el nivel de protección ambiental en la Unión Europea al instaurar un régimen de responsabilidad objetiva, si bien insiste en la heterogeneidad de los resultados entre los diferentes Estados miembro. En relación con los Convenios internacionales desarrollados por la OMI en materia de contaminación por hidrocarburos, se pone de relieve que éstos aplican distintas normas de resolución de las controversias, lo que en algunos casos implica diferencias “potencialmente importantes”. Por ello, la Comisión se compromete a estudiar maneras de conciliar las soluciones aportadas por la DRM con Convenios internacionales como el CLC/92 o el BUNKERS/01²⁸³.

Finalmente, cabe apuntar que la doctrina ha señalado que el régimen de responsabilidad contenido en la DRM no es aplicable a los daños ocasionados a sujetos privados, sino que su aplicabilidad se circunscribe únicamente a las relaciones con las Administraciones Públicas. El hecho de que aquéllos no puedan obtener indemnización alguna con base en la DRM resulta decepcionante, pues implica una considerable merma de eficacia en la consecución de los objetivos reparadores contenidos en la propia norma²⁸⁴.

4. Normativa española: la Ley de Navegación Marítima

La LNM dedica el Capítulo V del Título VI (arts. 384 a 391) a regular la cuestión de la responsabilidad civil por contaminación. Lo primero que se observa es que, si bien el encabezado del presente Capítulo parece sugerir que abarca cualquier tiempo de contaminación y no solo aquella causada por los derrames de hidrocarburos (“De la responsabilidad civil por contaminación”), el Preámbulo de la norma parece enfocar esta regulación al ámbito de la contaminación por hidrocarburos cuando afirma que el régimen interno se ha elaborado “de conformidad con los Convenios internacionales aplicables a

²⁸¹ Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo en el marco del artículo 18, apartado 2, de la Directiva 2004/35/CE, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, COM (2016) 204 final.

²⁸² *Ibidem*, pág. 2.

²⁸³ *Ibidem*, págs. 7 y 8.

²⁸⁴ ÁLVAREZ ARMAS, E. “La aplicabilidad espacial del Derecho medioambiental europeo, su interacción con la norma de conflicto europea en materia de daños al medioambiente: apuntes preliminares”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. XIII, 2013, págs. 381 a 421.

los que la ley remite, especialmente al CLC/92 y al BUNKERS/01”. De hecho, la LNM configura un sistema autónomo que presenta tanto similitudes con el sistema convencional, como importantes diferencias²⁸⁵.

Cabe apuntar que, por mor del art. 391.1, lo previsto en los Convenios internacionales aplicables en materia de responsabilidad civil por daños ocasionados por contaminación por hidrocarburos será siempre de aplicación preferente a la propia LNM²⁸⁶. Por tanto, el régimen interno tiene un carácter meramente suplementario al marco normativo internacional. Ello es concordante con los arts. 96.1 de la Constitución Española y 1.5 del CC, ya que los Tratados internacionales priman sobre el ordenamiento jurídico nacional, si bien sería deseable que la LNM realizara no una remisión genérica o tácita a “los Convenios internacionales aplicables”, sino una referencia expresa a los mismos²⁸⁷. No en vano, no son pocos los instrumentos internacionales vigentes en la materia, los cuales además han sido numerosas veces enmendados y actualizados. Ello implica que la remisión genérica a “los Convenios internacionales aplicables” resulte oscura y confusa, en la medida en que el juzgador habrá de revisar toda la normativa potencialmente aplicable hasta identificar el instrumento idóneo para el caso concreto²⁸⁸.

Polémicas aparte, lo cierto es que la LNM ofrece una regulación sucinta pero completa de la materia. El art. 384 delimita el ámbito de aplicación a “la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren”. Por lo tanto, el régimen instaurado por la LNM ofrece cobertura jurídica a los daños que se manifiesten en territorio español, incluidos el mar territorial y la ZEE, independientemente del lugar de producción del hecho dañoso. En cuanto a los daños indemnizables, el art. 388 determina que tendrán tal consideración tanto las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque, como el coste de las medidas preventivas y paliativas razonablemente adoptadas tras el accidente.

²⁸⁵ QUIROGA LÓPEZ, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., y DE BUSTOS LANZA, H., “La nueva Ley de Navegación Marítima” en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 38, 2014, pág. 63.

²⁸⁶ La redacción del art. 391.1 de la LNM es la siguiente: “Lo previsto en los Convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.”

²⁸⁷ ÁLVAREZ RUBIO, J.J. y BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 14, págs. 811 a 813.

²⁸⁸ MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., Op. Cit. Nota 212, págs. 155 y 156.

Por su parte, el art. 385, relativo a la atribución de responsabilidad, incluye una novedad que resulta extravagante a la luz de la legislación internacional. En virtud de este precepto, la responsabilidad de indemnizar los daños recae sobre “el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval”. Al contrario que lo dispuesto por el CLC/92, que canaliza la responsabilidad sobre el propietario; y también divergente con respecto a lo dispuesto por el BUNKERS/01, que responsabiliza solidariamente a propietario y explotadores del buque, la LNM opta por un sistema de canalización de la responsabilidad en la figura del armador. Por consiguiente, parece que la LNM atiende a un principio de justicia material, dado que le atribuye la responsabilidad del siniestro a quien gestiona la operatividad rutinaria del buque y no a la persona a cuyo nombre figura registralmente la nave. Sin embargo, por loable que sea la *ratio* que lleva al legislador español a focalizar la responsabilidad sobre el armador, lo cierto es que deja de ser una buena idea si se tiene en cuenta que supone una clara cortapisa a la uniformidad internacional de la normativa marítima, lo cual puede dar lugar a peligrosas contradicciones que atenten contra la seguridad jurídica²⁸⁹.

El art. 386.1 resulta más acorde a la legislación internacional. El título de atribución de responsabilidad es, por mor de este artículo, de carácter objetivo (“El armador será responsable de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción”); si bien dispone de unos mecanismos de exoneración análogos a los que se encuentran en el CLC/92 y el BUNKERS/01: si los daños fueran causados por eventos de fuerza mayor inevitable, por la negligencia de las autoridades encargadas del mantenimiento de luces y otras ayudas náuticas o por la acción u omisión intencional de un tercero, el armador quedará eximido de responder por las lesiones ambientales. Además, el art. 387 permite la exoneración total o parcial si se prueba que los daños fueron causados por la acción u omisión dolosa o negligente de quien los sufrió. En definitiva, la responsabilidad objetiva queda visiblemente atenuada debido a estas causas de exoneración.

En lo concerniente al alcance de la indemnización, el art. 388, además de determinar qué daños son indemnizables, establece que “En todo caso, se aplicará la limitación de responsabilidad regulada en el Título VII de esta ley”. Es, por tanto, en este precepto donde la LNM introduce el concepto de responsabilidad limitada. No obstante,

²⁸⁹ RODRÍGUEZ DOCAMPO, M.J., Op. Cit. Nota 200, págs. 529 a 534.

no dispone unos límites específicos, sino que se remite al Título VII del mismo cuerpo legal (“De la limitación de la responsabilidad”), cuyo art. 392 establece que el derecho a limitar la responsabilidad se regirá por lo dispuesto en el Protocolo de Londres de 1996²⁹⁰.

En este sentido, cabe realizar tres observaciones. En primer lugar, al no contener unos límites propios de responsabilidad y remitir, en su lugar, a otro texto legal, la LNM se aleja de lo dispuesto por el CLC/92 y se acerca al sistema empleado por el BUNKERS/01, el cual se remite igualmente al Protocolo de Londres de 1996. En segundo lugar, el art. 392 supera la remisión genérica a los Convenios internacionales y opta por mencionar expresamente el Protocolo de Londres de 1996, algo que debe ser bien recibido, en la medida en que facilita la tarea del operador jurídico al aplicar la normativa internacional²⁹¹. En tercer lugar, el beneficio de la limitación de responsabilidad no es automático, sino que se hace depender de la constitución de un fondo en los términos de los arts. 403 y 490 de la LNM²⁹².

Asimismo, el art. 389.1 establece que los buques deberán contar con un “seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables”. Se trata de una disposición semejante a los arts. 7.1 del CLC/92 y 7.1 del BUNKERS/01, con la salvedad de que la LNM no regula las condiciones en las que se debe contratar dicho seguro. Por el contrario, el mismo art. 389.1 establece que las condiciones y cobertura mínima de dicha garantía “se determinarán reglamentariamente”. Y, en este sentido, es el Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre²⁹³, el que se arroga la responsabilidad de regular esta cuestión. Concretamente, su art. 1.1 dispone que el seguro o garantía financiera deberá cubrir la responsabilidad del armador por la cuantía del límite correspondiente con arreglo a lo dispuesto por el CLC/92. Por su parte, el art. 1.2 del mencionado Real Decreto dispone que “queda prohibida la navegación a todo buque mercante español que transporte más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel, como

²⁹⁰ Art. 392 de la LNM: “El derecho a limitar la responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente se regirá por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, con las reservas hechas por España en el Instrumento de Adhesión, y en este título.”

²⁹¹ MARTÍN OSANTE, J.M., “La limitación de la responsabilidad”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*. Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, 2006, págs. 633 y 634.

²⁹² QUIROGA LÓPEZ, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., y DE BUSTOS LANZA, H., Op. Cit. Nota 285, pág. 64.

²⁹³ BOE núm. 226, de 18 de septiembre de 2004, págs. 31491 a 31493.

carga, si no lleva a bordo el certificado acreditativo de la existencia, con plena validez, del seguro o garantía financiera”.

En caso de que un buque de pabellón español se halle obligado a contratar el seguro de responsabilidad civil y no cumpla con dicho requerimiento, el art. 390.1 de la LNM determina que se le prohibirá la navegación. Asimismo, el art. 390.2 extiende el veto a aquellos buques extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura, impidiéndoles el acceso a puertos y fondeaderos españoles, así como su salida de ellos. Finalmente, cabe apuntar que el art. 389.2 permite a los perjudicados por los daños por contaminación marina ejercer la acción de reclamación contra el asegurador del buque, en unos términos igualmente similares a los establecidos por la normativa internacional. Ello es así ya que el asegurador podrá oponer en su defensa “las mismas excepciones que correspondieran al armador [...] y, además, la de que la contaminación se debió a un acto intencional del mismo armador”.

En definitiva, la LNM implementa un régimen de responsabilidad civil por daños ocasionados por contaminación marina que resulta novedoso, al atribuir al armador la responsabilidad exclusiva de responder por tales daños. El legislador español se ha basado en el principio de que quien contamina paga, y así lo reconoce explícitamente el propio art. 386.2 de la norma²⁹⁴. Pese a constituir un sistema más justo, en tanto en cuanto se dispensa de responder a los propietarios que, en muchas ocasiones, poco o nada tienen que ver con la gestión diaria del buque, lo cierto es que plantea incómodas contradicciones con respecto al marco normativo internacional, que evidencian que la LNM ha sido elaborada desde una óptica excesivamente regionalista²⁹⁵.

5. Controversias de la regulación actual

Para finalizar el análisis sobre la responsabilidad civil por contaminación marina por hidrocarburos, se ofrece, a continuación, una reseña sobre las limitaciones o aspectos más controvertidos que presenta el marco normativo actualmente vigente. A grandes rasgos, la polémica doctrinal pivota en torno a dos grandes problemas: por un lado, la

²⁹⁴ Art. 386.2 de la LNM: “Sin perjuicio de los Convenios internacionales que sean de aplicación, la exigencia de responsabilidad se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección, preferentemente en la fuente misma, de los atentados al medio ambiente y en el *principio de que quien contamina paga*”.

²⁹⁵ ÁLVAREZ RUBIO, J.J. y BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 14, págs. 811 a 813.

limitación de la responsabilidad del sujeto obligado a indemnizar; y, por otro lado, la localización del litigio correspondiente.

5.1. *La responsabilidad limitada: ¿una institución suficientemente justificada?*

La figura jurídica de la limitación de la responsabilidad en el Derecho marítimo encuentra su origen en la Ordenanza Marítima Francesa de 1681²⁹⁶. Es entonces, en plena Edad Moderna, cuando los agentes económicos se percatan de que los riesgos financieros inherentes a toda expedición marítima resultan muy superiores a los peligros del resto de actividades comerciales, algo que además se exagera al atribuir la responsabilidad al propietario de las naves, el cual carece de control sobre la gestión naval desempeñada por la tripulación. En ello se ha justificado, tradicionalmente, limitar la responsabilidad del propietario de indemnizar los daños eventualmente ocasionados en el transcurso de una operación de transporte marítimo, normalmente muy elevados, a una cuantía equivalente a la del valor del buque²⁹⁷.

Sin embargo, en la actualidad tal explicación dista de ser suficiente para respaldar la institución de la limitación de la responsabilidad. No se ha de olvidar que el régimen general de nuestro CC es el de la responsabilidad ilimitada²⁹⁸, por lo que la limitación de ésta no deja de ser un privilegio cuyo carácter excepcional debe ser apropiadamente justificado. De hecho, no se puede obviar que los progresos tecnológicos de las últimas décadas han permitido la normalización de avanzadas técnicas de comunicación que superan la tradicional falta de control que el propietario del buque tenía sobre el armador, de manera que este pretexto ya no resulta válido a la hora de justificar la limitación de la responsabilidad.

Por consiguiente, es preciso examinar los cimientos del comercio marítimo a fin de hallar motivos sólidos en la defensa del mantenimiento de la institución de la responsabilidad limitada. En este sentido, desde la doctrina se ha señalado que la limitación de la responsabilidad es necesaria en aras de una mejor competitividad del transporte marítimo, puesto que un régimen de responsabilidad ilimitada implicaría *per se* un aumento de las primas de seguro que las navieras habrían de pagar a las empresas aseguradoras -dado que éstas podrían verse obligadas a satisfacer indemnizaciones

²⁹⁶ BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, pág. 195.

²⁹⁷ *Ibidem*.

²⁹⁸ Véase el art. 1911 del CC, cuyo tenor literal es el siguiente: “Del cumplimiento de las obligaciones responde el deudor con *todos sus bienes, presentes y futuros*”.

estratosféricas-, incrementado así los costes operativos y mermando, en última instancia, los ingresos²⁹⁹.

En cualquier caso, lo cierto es que, tras las últimas enmiendas, los topes de responsabilidad establecidos en la normativa convencional son suficientemente elevados como para relativizar la posible falta de reparación completa de daños que acarrea la institución de la responsabilidad limitada. No obstante, cabe preguntarse si no sería adecuado propender hacia una legislación internacional más en consonancia con la normativa estadounidense, cuya *Oil Pollution Act* recoge la responsabilidad ilimitada del propietario del buque en casos de contaminación marina por hidrocarburos³⁰⁰. Ello aportaría, indudablemente, mayor seguridad jurídica a las potenciales víctimas de los daños, a la vez que supondría un claro mensaje de la comunidad internacional en defensa de los intereses medioambientales frente a los excesivamente favorecidos intereses comerciales.

5.2. La localización del litigio y la elección del foro: el problema del forum shopping en la Unión Europea

Tanto el CLC/92, en su art. 9.1, como el BUNKERS/01, en su art. 9, indican que serán competentes para conocer de las reclamaciones de daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos los tribunales de aquellos Estados contratantes donde se hayan manifestado los daños. Además, ambos instituyen un sistema de responsabilidad limitada para el sujeto obligado a indemnizar a los damnificados. En el marco europeo, el art. 7.2 del RB-I bis establece, igualmente, un foro especial en materia de daños a favor de los órganos jurisdiccionales de los lugares en los que se manifiesten los efectos lesivos; mientras que el art. 7 del RR-II dispone que la ley aplicable en materia de daños medioambientales será, a elección del demandante y en aras del principio *favor laesi*, la del lugar del hecho generador del daño, o la de uno de los países en los que se manifiesten los efectos dañinos.

Hasta aquí, no parece que exista ningún problema, pues, en virtud de la regla de especialidad, deberán ser aplicados con preferencia los regímenes de los Convenios internacionales específicos sobre la normativa europea general. Sin embargo, existen Estados miembro de la Unión Europea que no han ratificado dichos instrumentos

²⁹⁹ ARROYO MARTÍNEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo*. Editorial Tecnos, 2009, págs. 100 y ss.

³⁰⁰ BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, pág. 240.

convencionales y que, por tanto, no forman parte del sistema internacional de responsabilidad civil por daños en materia de contaminación por hidrocarburos. A estos Estados les serán de aplicación las disposiciones generales que los citados reglamentos contienen en materia de competencia judicial y ley aplicable³⁰¹.

Por consiguiente, ello abre la puerta a que las víctimas de daños por contaminación por hidrocarburos decidan interponer sus demandas ante los tribunales de aquellos Estados miembro que, habiendo sufrido en su territorio los correspondientes daños, no formen parte del régimen internacional. No en vano, el art. 7.2 del RB I-bis les atribuye competencia para enjuiciar estos casos, mientras que el art. 7 del RR-II les permitirá aplicar su ley interna, lo cual abre la puerta a enjuiciar los hechos con base en un régimen de responsabilidad ilimitada³⁰².

Es en estas situaciones donde surge el problema del *forum shopping*, anglicismo otorgado a la práctica de escoger el foro judicial más conveniente a los intereses de la parte, tan extendida en asuntos de Derecho internacional privado. Mediante la elección de un tribunal ajeno al sistema del CLC/92 y del BUNKERS/01, el cual previsiblemente aplicará su ordenamiento jurídico interno³⁰³, las víctimas pueden aspirar a que el sujeto o sujetos obligados a indemnizar deban responder de manera ilimitada con la totalidad de su patrimonio por los daños ocasionados, algo jurídicamente imposible bajo el sistema internacional. Paralelamente, el propietario del buque procurará que la demanda en su contra sea interpuesta ante los tribunales de un Estado parte del CLC/92 o del BUNKERS/01, a fin de garantizar que responderá limitadamente de los daños.

Como se puede observar, a esta problemática subyace un evidente desajuste del sistema jurídico que posibilita que situaciones idénticas sean resueltas de formas muy diferentes en función del órgano jurisdiccional que enjuicie los hechos³⁰⁴. Y, por

³⁰¹ *Ibídem*, págs. 222 a 225.

³⁰² *Ibídem*.

³⁰³ No en vano, el art. 7.2 del RB I-bis otorga competencia al tribunal del país que haya sufrido los daños; por lo que, si un tribunal es competente con arreglo a este precepto, significa que también podrá aplicar su ley interna, dado que el art. 7 del RR-II, en relación con el art. 4.1 del mismo cuerpo legal dispone que la ley aplicable será la del país que haya sufrido los daños, sin perjuicio de que el demandante elija la ley del lugar donde se produjo el hecho generador del daño. Cabe apuntar, también, que, existiendo varios países que hayan padecido los efectos lesivos de la contaminación y, por consiguiente, habiendo varios ordenamientos jurídicos potencialmente aplicables, la práctica jurisprudencial suele aplicar la ley interna, debido a los problemas que implica aplicar un Derecho extranjero y, por tanto, desconocido.

³⁰⁴ ESPINOSA CALABUIG, R. "Las divergencias existentes en los sistemas de limitación de la deuda del porteador marítimo: problemas prácticos", en *Anuario de Derecho Marítimo*, volumen XV, 1998, págs. 349 a 376.

supuesto, no es una cuestión que se plantee exclusivamente en el interior de la Unión Europea, sino que el problema se agudiza fuera de las fronteras europeas. De hecho, no es extraño en la práctica jurídica que pleitos de esta índole sean artificialmente dirigidos hacia los tribunales estadounidenses, en busca de un sistema que asegure la responsabilidad ilimitada del naviero³⁰⁵.

Si bien se trata de una práctica en principio legítima, la frontera entre la libertad de elección de foro y el fraude de ley procesal no es siempre clara, por lo que los tribunales deben permanecer alerta y evitar cualquier clase de abuso, debiendo llegar incluso a declararse incompetentes si el actor interpone la demanda con una clara intención fraudulenta³⁰⁶. Sería conveniente, en definitiva, una concordancia absoluta entre el régimen internacional, el europeo y los ordenamientos nacionales, a fin de consolidar una normativa que regulase diáfananamente la competencia judicial internacional de los asuntos relativos a la responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos y que permitiese soslayar cualquier atisbo de fraude procesal.

IV. CONCLUSIONES

- I. **Legislación a golpe de siniestro.** Como ya se ha tenido la oportunidad de constatar, las grandes producciones normativas en materia de lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos han florecido como consecuencia de eventos catastróficos. A nivel internacional, cabe recordar que el CLC/69 y el Fondo/71 vieron la luz pocos años después del desastre del Torrey Canyon. Sin embargo, esta forma de proceder queda patente con especial intensidad en el plano regional: la adopción por parte de Estados Unidos de su inflexible *Oil Pollution Act* fue resultado del siniestro del Exxon Valdez; mientras que la labor de la Unión Europea en la materia ha ido invariablemente precedida de acontecimientos igualmente luctuosos, especialmente, los protagonizados por el Erika y el Prestige. La tendencia histórica a regular la cuestión a golpe de siniestro pone de relieve una clara falta de diligencia por parte de los diferentes legisladores implicados, ya que no han sido capaces de pronosticar con certeza los problemas ambientales a

³⁰⁵ BELINTXON MARTÍN, U., Op. Cit. Nota 193, págs. 222 a 225.

³⁰⁶ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, Volumen I. Editorial Comares, 2015, pág. 121.

los que se enfrenta el medio marino, totalmente indefenso ante los avatares del tráfico comercial marítimo.

- II. **Eficacia parcial de la acción internacional.** No cabe duda de que, en materia de prevención de la contaminación marina, el MARPOL se erige como el instrumento internacional más completo. No obstante, la efectividad de sus medidas depende casi en su totalidad de la actitud de los Estados parte, ya actúen como Estados del pabellón o como Estados ribereños. No es infrecuente que los primeros adopten una posición más bien abúlica al respecto, en particular si se repara en el problema que suponen los pabellones de conveniencia; mientras que los segundos encuentran sus facultades demasiado restringidas, sobre todo en áreas marinas como la ZEE³⁰⁷. Por otro lado, en materia de reparación de daños, el triunvirato que componen el CLC/92, el Fondo/92 y el Protocolo de 2003 resulta, al menos en el plano teórico, adecuado y razonable. Lamentablemente, el hecho de que estos Convenios no desplieguen eficacia en territorio estadounidense, dado el ostracismo al que este país decidió someterse, supone un freno considerable a la estandarización de la acción reparadora internacional.
- III. **El papel que debe desempeñar la Unión Europea.** Sin ánimo de caer en una excesiva reiteración, es oportuno subrayar la conveniencia de disponer de una regulación material homogénea a nivel global, dadas las evidentes notas de internacionalidad que diseñan el Derecho marítimo en general, y la problemática de la contaminación marina por hidrocarburos en especial. Sin ir más lejos, en el caso del Prestige se vieron involucradas hasta doce nacionalidades distintas³⁰⁸. Por ello, cabe cuestionarse el rol que debe jugar la Unión Europea en este sentido. Las medidas preventivas adoptadas en los paquetes Erika I, II y III han probado su éxito, pues lo cierto es que, en los últimos años, las aguas europeas no han sufrido vertidos accidentales de hidrocarburos de gran envergadura. Con todo, la Unión Europea consolida así la heterogeneidad normativa en materia preventiva en el plano internacional. No ocurre lo mismo en materia de responsabilidad civil, ya que en este aspecto las instituciones europeas han optado por ceder el protagonismo al legislador internacional. Cabe preguntarse, por lo tanto, hacia dónde evolucionará la labor europea en el ámbito de la contaminación marina por

³⁰⁷ IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I., Op. Cit. Nota 88, págs. 82 a 91.

³⁰⁸ RODRÍGUEZ GAYÁN, E., Op. Cit. Nota 139, págs. 117 a 147.

hidrocarburos. Si bien no parece realista pensar que exista una propensión hacia un modelo más autárquico, como el estadounidense, serán los hechos y el eventual acaecimiento de accidentes marítimos los que guíen el desarrollo de la política marítima europea.

- IV. **La LNM y la remisión genérica a los Convenios internacionales.** El legislador nacional ha dotado a la LNM de un evidente carácter supletorio, no solo porque su naturaleza de norma interna conlleva intrínsecamente su subordinación a los Convenios internacionales y al Derecho europeo, sino porque así lo establece expresamente en numerosos preceptos a lo largo del cuerpo legal, tal y como ya se ha comprobado. Del mismo modo, se ha puesto de manifiesto que, en la mayoría de los casos, la LNM realiza una remisión genérica a los instrumentos convencionales, lo cual resulta palmariamente negativo de cara a la aplicación última del Derecho. Por ello, es necesario que la LNM disponga de un listado exhaustivo de los Convenios internacionales aplicables, sujeto a actualización constante. No se ha de olvidar que la LNM es una norma que en su mismo Preámbulo presume de llevar a cabo una reforma integral del Derecho marítimo español en coordinación con el Derecho marítimo internacional. Precisamente, a fin de coadyuvar a lograr dicha coordinación, resultaría idóneo remitir específicamente a los Convenios internacionales que fueran de aplicación.
- V. **La disponibilidad en la elección del foro.** El CLC/92 permite interponer la acción de reclamación de daños ante los tribunales de cualquier Estado parte cuyo territorio hubiera padecido los perjuicios derivados de la contaminación. Si bien ello responde al principio de proximidad, al posibilitar el enjuiciamiento de los hechos ante los tribunales que más cercanía presenten a los mismos, lo cierto es que los conflictos competenciales de esta clase dan pie a anomalías jurídicas en términos de justicia material (*forum shopping*). Por tanto, sería útil desarrollar un debate doctrinal acerca de la posibilidad de incluir en el marco normativo internacional la figura anglosajona del *forum non conveniens*, a fin de otorgar competencia jurisdiccional a los tribunales más apropiados, examinando cada caso de manera individualizada³⁰⁹.

³⁰⁹ OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., “En torno a los problemas de aplicación de las normas de competencia judicial: reflexiones sobre la admisibilidad del *forum non conveniens* en el Derecho español”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. I, 2001, págs. 425 a 434.

V. BIBLIOGRAFÍA

1. Doctrina

1.1. Obras bibliográficas

- ÁLVAREZ RUBIO, J.J. y BELINTXON MARTÍN, U., “La nueva ley de navegación marítima desde la perspectiva del Derecho internacional”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Editorial Marcial Pons, 2015.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Derecho privado y la UE: ¿armonización material o conflictual?”, en GOIZUETA VÉRTIZ, J. Y CIENFUEGOS MATEO, M., *La eficacia de los derechos fundamentales de la UE: cuestiones avanzadas*. Thomson Reuters - Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Cuestiones internacionales de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*. Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, 2006.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo*. Ed. Tecnos, 2009.
- BELINTXON MARTÍN, U., “La responsabilidad civil en el Derecho Marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011.
- CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, Volumen I. Editorial Comares, 2015.
- ENÉRIZ OLAECHEA, F.J., “El Derecho de la Unión Europea”, en ENÉRIZ OLAECHEA, F.J. (Dir.), *Derecho de la Unión Europea*. Colección Pro Libertate núm. 12, Gobierno de Navarra, 2006.
- FRANK, V. *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea. Implementing Global Obligations at the Regional Level*. Martinus Nijhoff, Leiden/Boston, 2007.

- GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 3.ª edición. Editorial Marcial Pons, 2006.
- HUERTA VIESCA, M.I. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., “Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige”, en ARROYO MARTÍNEZ, I., *Estudios de Derecho Marítimo*. Editorial Alferal, 2004.
- IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I. “La Unión Europea ante la contaminación del mar por hidrocarburos: una política diseñada a golpe de catástrofe”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011.
- JORGE URBINA, J., “El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente del Prestige”, en GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. Iustel, Madrid, 2007.
- JUSTE RUIZ, J., “Libertad de navegación e intereses de los Estados ribereños”, en SOBRINO HEREDIA, J.M., *Mares y océanos en un mundo en cambio: tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2007.
- MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. “La contaminación marina por hidrocarburos y el Proyecto de Ley General de Navegación marítima: una amalgama de Fuentes normativas”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011.
- MARTÍN OSANTE, J.M., “Novedades recientes en materia de política comunitaria de seguridad marítima”, en SOBRINO HEREDIA, J.M., *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2007.
- MARTÍN OSANTE, J.M., “La limitación de la responsabilidad”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*. Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, 2006.

- MESADA RODRIGUEZ, J., “Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos en el mar: competencia judicial internacional y actividad procesal del naviero y víctimas”, en SOBRINO HEREDIA, J.M., *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2007.
- OSUNA MARTÍN, M. “El proceso histórico de construcción europea”, en ENÉRIZ OLAECHEA, F.J. (Dir.), *Derecho de la Unión Europea*. Colección Pro Libertate núm. 12, Gobierno de Navarra, 2006.
- PEÑA, F. y REGLERO, F., “Tema XII: La responsabilidad civil”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., *Manual de Derecho Civil: Obligaciones*. Editorial Bercal, 2011.
- PÉREZ CALVO, A. *El Estado Constitucional Español*. Editorial Reus, 2009.
- PULIDO BEGINES, J.L., *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*. Editorial Tecnos, 2015.
- QUEL LÓPEZ, F.J., y BOLLO AROCENA, M.D. “Clases de la evolución reciente del derecho del mar en materia de prevención de la contaminación. Hacia una revisión de las competencias del Estado rector del puerto, Estado ribereño y Estado del pabellón”, en ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Thomson Reuters – Aranzadi, 2011.
- RODRÍGUEZ CARRIÓN, A.J., *Lecciones de Derecho Internacional Público*. Editorial Tecnos, Madrid, 2006.
- RODRÍGUEZ DOCAMPO, M.J., “Responsabilidad Civil por contaminación”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*. Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, 2006.
- RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*. Escuela de Administración Marítima, Bilbao-Vitoria, 1987.
- ZURUTUZA ARIGITA, I. *El practicaje*. Editorial Marcial Pons, 2013.

1.2. Revistas

- ÁLVAREZ ARMAS, E. “La aplicabilidad espacial del Derecho medioambiental europeo, su interacción con la norma de conflicto europea en materia de daños al medioambiente: apuntes preliminares”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. XIII, 2013.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La UE ante el reto de la contaminación marina por hidrocarburos”, en *Revista Vasca de Administración Pública*, núm. 99-100, mayo-diciembre 2014.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales”, en *Diario La Ley*, núm. 7499, Sección Tribuna, año XXXI, 29 de octubre de 2010.
- ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Transporte marítimo internacional de mercancías: alcance material y conflictual de la norma contractual”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. VIII, 2008.
- ARENAS GARCÍA, R., “La distinción entre obligaciones contractuales y obligaciones extracontractuales en los instrumentos comunitarios de Derecho internacional privado”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. VI, 2006.
- ASÍN CABRERA, M.A., “La technique des règles spéciales de rattachement dans les Conventions de La Haye de Droit international: repercussions dans le Droit International Privé espagnol”, en *Permeabilité des ordres juridiques. Rapports présentés à l’occasion du colloque-anniversaire de l’Institut Suisse de Droit Comparé*, Zurich, 1992.
- BAENA BAENA, P.J., “Reflexiones sobre la responsabilidad civil por daños causados por contaminación marítima de hidrocarburos”, en *Revista Negocios*, núm. 161, febrero 2004.
- BORRÁS RODRÍGUEZ, A., “30 años de España en la Unión Europea: su significado en el ámbito del Derecho internacional privado”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. XVI, 2016.

- BOUZA VIDAL, N. y VINAIXA MIQUEL, M. “La responsabilidad por daños medioambientales transfronterizos: propuesta de regulación europea y Derecho internacional privado”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. III, 2003.
- DE LA FAYETTE, L.A., “New Approaches for Addressing Damage to the Marine Environment”, en *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Volumen 20, núm. 1, 2005.
- ESPINOSA CALABUIG, R. “Las divergencias existentes en los sistemas de limitación de la deuda del porteador marítimo: problemas prácticos”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, volumen XV, 1998.
- FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., “Alternativa conflictual o material en la búsqueda de un derecho contractual europeo más coherente”, en *Revista La Ley*, 2005-II.
- FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del ‘Prestige’ ”, en *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, Núm. 5, 2003.
- FRANK, V. “Consequences of the Prestige Sinking for European and International Law”, en *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Volumen 20, núm. 1, 2005.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L., “Análisis de algunos casos concretos de responsabilidad marítima y de su limitación”, en *VI Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Gobierno Vasco, 1998.
- GARCÍA VENTURA, C. “OMI: La labor de la Organización Marítima Internacional y la aprobación del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Volumen XIX, 2002.
- GONZÁLEZ CAMPOS, J.D. “Diversification, Spécialisation, Flexibilisation et Matérialisation des règles de Droit International Privé. Cours General”, en *Recueil des cours*, tomo 287, 2002.

- IRIARTE ÁNGEL, J.L., “La armonización del Derecho internacional privado por la Unión Europea”, en *Boletín de la Academia Vasca de Derecho*, número 9, 2006.
- JORGE URBINA, J., “Prevención y control de la contaminación causada por buques en el mar territorial: Competencias del Estado ribereño y contribución de las organizaciones internacionales”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LX, núm. 1, 2008.
- JUSTE RUIZ, J., “El accidente del Prestige y el Derecho internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm.1, enero-junio 2003.
- OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., “En torno a los problemas de aplicación de las normas de competencia judicial: reflexiones sobre la admisibilidad del *forum non conveniens* en el Derecho español”, en *Anuario Español de Derecho internacional privado*, T. I, 2001.
- PUEYO LOSA, J., LIROLA DELGADO, I. y JORGE URBINA, J. “En torno a la revisión del régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino a la luz del accidente del Prestige”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm. 1, enero-junio 2003.
- QUIROGA LÓPEZ, J., FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., y DE BUSTOS LANZA, H., “La nueva Ley de Navegación Marítima” en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 38, 2014.
- RODRÍGUEZ GAYÁN, E. “Claves de Derecho privado en asunto Prestige”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, 2003.
- SOBRINO HEREDIA, J.M., “Una aproximación desde el Derecho comunitario a la catástrofe del Prestige”, en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 8, 2004.
- SOBRINO HEREDIA, J.M., “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, Volumen LV, núm. 1, enero-junio 2003.

2. Normativa

- Constitución Española, 1978.

- Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.
- Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en Ginebra el 7 de febrero de 1986.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, hecho en Londres en 1973 y su Protocolo de 1978.
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990.
- Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por los hidrocarburos para combustible de buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos, 1992.
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969.
- Convenio por el que se constituye un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la contaminación marina por hidrocarburos, de 1992, y su Protocolo de 2003, relativo a la constitución de un Fondo Complementario.
- Convenio sobre intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.
- Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, hecho en Londres en 1976 y su Protocolo modificativo de 1996, enmendado a su vez en 2012.
- Directiva 94/57/CE, de 22 de noviembre de 1994, sobre normas comunes para la inspección de buques y sociedades de clasificación y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas.
- Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo.

- Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, que establece un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo y deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.
- Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales.
- Directiva 2013/20/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro.
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- *Oil Pollution Act*, de 1990.
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se publica el Código Civil.
- Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.
- Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.
- Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.
- Reglamento (CE) n.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.
- Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.
- Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único.

- Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, firmado en Roma el 25 de marzo de 1957; modificado por el Tratado de Lisboa, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007.
- Tratado de la Unión Europea, firmado en Maastricht el 7 de febrero de 1992.

3. Comunicaciones e informes de la Comisión Europea

- Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 22 de junio de 2000, sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo, COM (2000) 142 final/2.
- Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 6 de diciembre de 2000, sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias en materia de seguridad marítima a raíz del naufragio del petrolero Erika, COM (2000) 802 final.
- Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 3 de diciembre de 2002, sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero Prestige, COM (2002) 681 final.
- Comunicación de la Comisión, de 23 de noviembre de 2005, sobre el tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima en la Unión Europea, COM (2005) 585 final.
- Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 14 de abril de 2016, en el marco del artículo 18, apartado 2, de la Directiva 2004/35/CE, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, COM (2016) 204 final.

4. Resoluciones judiciales

- STJUE (15/07/1964), asunto C-6/64. Flaminio Costa contra ENEL. Sentencia ECLI:EU:C:1964:66 y Conclusiones ECLI:EU:C:1964:51.

- STJUE (30/11/1976), asunto C-21/76. Handelskwekerij G. J. Bier BV contra Mines de potasse d'Alsace SA. Sentencia ECLI:EU:C:1976:166 y Conclusiones ECLI:EU:C:1976:147.
- STJUE (22/03/1983), asunto C-34/82. Martin Peters Bauunternehmung GmbH contra Zuid Nederlandse Aannemers Vereniging. Sentencia ECLI:EU:C:1983:87 y Conclusiones ECLI:EU:C:1983:21.
- STJUE (08/03/1988), asunto C-9/87. SPRL Arcado contra SA Haviland. Sentencia ECLI:EU:C:1988:127 y Conclusiones ECLI:EU:C:1987:575.
- STJUE (23/02/1999), asunto C-42/97. Parlamento Europeo contra Consejo de la Unión Europea. Sentencia ECLI:EU:C:1999:81 y Conclusiones ECLI:EU:C:1998:197.
- STJUE (13/09/2005), asunto C-176/03. Comisión de las Comunidades Europeas contra Consejo de la Unión Europea. Sentencia ECLI:EU:C:2005:542 y Conclusiones ECLI:EU:C:2005:311.
- STJUE (12/02/2009), asunto C-45/07. Comisión de las Comunidades Europeas contra República Helénica. Sentencia ECLI:EU:C:2009:81 y Conclusiones ECLI:EU:C:2008:642.
- STJUE (04/05/2010), asunto C-533/08. TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG. Sentencia ECLI:EU:C:2010:243 y Conclusiones ECLI:EU:C:2010:50.
- STS (14/01/2016), n.º 865/2015, Rec. 1167/2014. ECLI:ES:TS:2016:11.

5. Recursos digitales

- FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE, “Banderas de conveniencia”. Recuperado de <http://www.itfglobal.org/es/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/> [Última consulta: 14-01-2018]
- FONDO MONETARIO INTERNACIONAL, “Derechos especiales de giro (DEG)”, 1 de octubre de 2016. Recuperado de <http://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR> [Última consulta: 14-01-2018]

